BASKAN–İKİNCİ DÜNYA SAVAŞI BELGESELİ

2. DÜNYA SAVAŞI BELGESELİ 1

# 4.000 METREDEN HÜCUM

Cajus Bekker



*Bu dizimiz;*

*Genelkurmay Başkanlığı'nca*
*yararlı görülerek*
*15. 3. 1982 gün, HRK: 1700 - 25 - 82*
*sayılı tamimi ile*
*Türk Silâhlı Kuvvetleri'nin*
*tüm birlik ve personeline*

*tavsiye edilmiştir.*

# 4.000 METREDEN HÜCUM

Cajus BEKKER

BASKAN YAYINLARI

Yazan : **CAJUS BEKKER**
Çeviren : **SAMİH TİRYAKİOĞLU**

«Altitude 4000»

Dizgi : Uycan Matbaası
Baskı : Öz Ofset Matbaacılık, Kâğıtçılık Tic. ve San. A.Ş.

Baskan Yayınları A.Ş.
1982

# EMEKLİ ALMAN HAVA GENERALİ PAUL DEICHMANN'IN ÖNSÖZÜ

Kitabın yazarının gösterdiği arzu üzerine, eserini okuyuculara sunmak için şu birkaç satırı zevkle yazıyorum. Bu kitabın yazılışına hâkim olan ruh ve düşünce, şöyle bir ithafla özetlenebilir ancak: «Ölülerimizin hâtırasını anmak, sağ kalanlara beslenen minneti belirtmek ve gelecek kuşakları uyarmak için...» Demek oluyor ki yalnız anımsamak boş şeydir, olayları açıklamak da gerektir. Hava savaşı dünyanın her yanına yayılmış bulunmaktadır. Ama bunun üzerinde genel bir görüşe sahip olanlar pek azdır. O sıralarda bu savaş türünü örtmekte olan çok gerekli gizlilik perdesi henüz tümüyle kalkmış olmadığı gibi, propagandanın yarattığı sisli ve belirsiz hava da dağılmış değildir. Çoğu askerler katıldıkları harekâtın niçinini, nedenini açıkça görememektedirler. Anılar da çabucak silinip unutulmaktadır.

Alman Hava Kuvvetleri Genelkurmayı'nda general rütbesiyle çalıştım. Savaştan önce ve savaş sırasında yüksek komuta görevlerinde bulundum. Sonra da hava silâhımızın tarihiyle uğraşmak için bu işe on yıl adadım. Bunu bile birçok eski arkadaşlarım bana gelerek: «İçimizden birinin gözüyle hava savaşının genel görünüşü üzerinde yapılmış hiçbir esaslı özet yok,» diye sızlandılar. Yeni bir Alman Hava Ordusu'nun doğuşundan beri bu sorun daha da ivedi bir hâl almış bulunmaktadır. Genç askerler, oğullarımız, torunlarımız, arkadaşlarımız olup bitenler üzerinde açık-seçik bir fikir sahibi olmak isteğindedirler. Bunlar bir havacının

tek başına yaptığı eylemlerin hikâyesini değil de, olayların «nasıl»ını, «neden»ini öğrenmek istiyorlar. Kendilerine verilen cevaplar çoğu zaman onları tatmin etmemektedir.

Her savaştan sonra devletlerin, bu savaşın bir çeşit «resmî rapor» unu yayınlamaları âdettir. Ya da hükümet bu olaylara katılmamış olsa bile, bu gibi yayınlara yardımda bulunur. Her eski savaşçının arzusu da budur işte. Zihnini kurcalıyan birçok sorunları benliğinin derinliklerinde çözümleyip aydınlatmak ister çünkü. Ayrıca, böyle bir eserin yayınlanmasını haklı gösterecek daha birçok başka nedenler de vardır.

Almanya bu tür resmî bir tarihin yayınlanmadığı, yakında da yayınlanacağa benzemiyen tek ülkedir. Onun için bu kitabın, böyle güç bir işe girişme cesaretini kendinde bulmuş olan yazarına teşekkürü borç bilirim. Aynı zamanda büyük halk yığınlarına da hitabeden bu kitap, Alman Hava Kuvvetleri'nin vermiş olduğu savaşın tam ve derinliğine yazılmış bir tarihinin yerini tutamaz kuşkusuz. Çünkü bu işe birkaç yüz sayfa yetmez. Fakat hava savaşı üzerinde sahip olduğum bilgiye dayanarak şunu söyliyebilirim: Yazar çok büyük sayıda belgelerden ve malzemeden yararlanmış, yabancı resmî tarihleri derinliğine incelemiş, Alman Hava Kuvvetleri'nin birçok mensuplarını sorguya çekmiştir. Bunlar arasında, savaş sırasında önemli görevler yapmış olanlar da vardır. Böylece yazar olayların tümünü de, ayrıntılarını da öylesine inceden inceye anlatma olanağını bulmuştur ki yazdığı kitap, bu yüzden büyük bir boşluğu doldurmaktadır. Savaşlar tarihinde muhakkak ki seçkin bir yer tutacaktır.

Eserinin seçme sayfaları çok itibarlı bir resimli dergide de yayınlanmış olduğundan, yazar böy-

lelikle kamuoyunun ve eleştirmenlerin karşısına daha önce çıkmış bulunmaktadır. Herkes eseri beğenmiştir. Ayrıca yazara bir takım açıklamalar yapılmış, tamamlayıcı bilgiler verilmiştir. O bunları bu kitabın yayınlanışı sırasında gözönüne almıştır.

Dost devletler tarihçileri ve tarih kurumlarıyla yaptığım uzun işbirliği, böyle bir eserin dış ülkelerde de uyandıracağı büyük ilgi üzerinde beni aydınlatmış bulunmaktadır. Bu yüzden de eserin, daha yayınlanmadan önce, dünya dillerinden çoğuna çevrilmek üzere birçok isteklerle karşılaşmış olmasına şaşmamak gerekir. Kitabın Almanya dışında birçok önyargıların düzeltilmesine yol açması beklenebilir. Ben sadece - uluslararası hukuka aykırı olmıyan -Varşova, ya da Rotterdam bombardımanları konusunda gerçeğin nihayet ortaya çıkmış olmasına değinmekle yetineceğim.

Savaştan hemen sonra Batı'nın büyük hava gücüne sahip devletlerinden biri Alman Hava Kuvvetleri'nin tarihi üzerinde araştırmalara girişmiştir. Bu işle görevli yüksek rütbeli bir subayla yaptığım konuşma sırasında kendisine şunu sordum:

— «Netice itibariyle Almanya üzerinde kesin sonucu kazanmış böylesine kuvvetli bir hava gücüne sahip bir devlet bizim hava kuvvetlerimize niçin ilgi duyuyor?»

Verdiği karşılık beni şaşırttı:

— «Ülkem Alman Hava Kuvvetleri'nin bir avuç uçak ve bir avuç insanla nasıl olup yıllar boyu dünyanın büyük hava güçlerine karşı koyabilmiş olduğunu öğrenmek istiyor da ondan,» dedi.

Savaşta gösterilen bu başarının herşeyden önce Alman askerinin yiğitliğinin bir sonucu olduğunu kendisine söylediğim zaman, bana, «Yerden göğe kadar hakkınız var,» dedi.

Her eski savaşçı bu kitabı okurken yanıbaşında savaşarak, acı çekerek canını feda eden arkadaşlarını düşünecektir. Onlar için Fürstenfeldbruck'ta taştan bir anıt diktik. Fakat bu gibi kitaplar onların anılarını canlı tutmazsa hepsi de çabucak unutulup gideceklerdir.

Yapılan savaşları, çekilen acıları, ölen insanları anlatan bu kitap, savaşın bir yüceltilişi değildir. Alman Hava Kuvvetleri savaşta çok ağır ve kanlı bir bedel ödemişlerdir. Cephede göğüs göğüse savaşmış, ölümle birçok kez yüz yüze gelmiş askerler, savaşın bütün varlıklarıyla aleyhinde olan, en amansız düşmanlarıdır. Onun nasıl bir âfet olduğunu yeterince bildiklerinden, barışı korumak için en büyük fedakârlıkları yapmağa hazırdırlar. Fakat onlar aynı zamanda şunu da blimektedirler: Tekniğin büyük ilerlemelerine ve atom bombasına rağmen - binlerce yıl evvel olduğu gibi şimdi de - bir ulusun özgürlüğü, hattâ hayatı o ulusun her ferdinin yurdunu canı bahasına da olsa korumak için beslediği azme bağlı bulunmaktadır.

Olayları hiçbir tutkuya kapılmaksızın, objektif açıdan ek alan bu kitap özellikle yetişmekte olan genç kuşağa, kendisinden öncekilerin ve babalarının tehlike karşısında nasıl davrandıklarını gösterecektir. Aynı zamanda bu kitap onlara düşen görevin, böyle bir tehlikenin bir daha doğmasına meydan vermemek için elden geleni yapmak olduğunu ispatlıyacaktır.

## General Deichmann (Dayhman) kimdir?

Savaştan önce ve savaş sırasında general Deichmann birçok önemli görevler arasında Alman Hava Kuvvetleri Genelkurmayı'nın Harekât Dairesi Başkanlığı'nda; 2'nci Hava Kolordusu'yla 2'nci Hava Ordusu'nun; Mareşal Kesselring'in başında

bulunduğu Güney Başkomutanlığı'nın Kurmay Başkanlıklarında; 1'inci Hava Tümeni ile 1'inci Hava Kolordusu Komutanlığı'nda; (eskiden 4'üncü Hava Orudusu adını taşıyan) Alman Hava Kuvvetleri 4'üncü Komutanlığı'nda bulunmuştur.

Savaş bitince General Deichmann uzun yıllar boyunca - sonradan «Alman Hava Kuvvetleri İnceleme Kurulu» adını alan - «Hava Savaşı Tarihi» adlı inceleme kurulunu yönetmiştir. Tarih alanında yaptığı çalışmaların karşılığı olarak kendisine Amerikan Hava Kuvvetlerinin (Havacılık Üniversitesi Nişanı) verilmiştir. General Deichmann bu nişanı alan ilk yabancıdır. Ondan önce bu nişan Amerikan Hava Kuvvetlerinden yalnız altı yüksek rütbeli subaya verilmiş bulunmaktaydı.

## KİTABI ÇEVİRENİN ALMAN HAVA KUVVETLERİ HAKKINDA YAPTIĞI AÇIKLAMA

*Alman Hava Kuvvetleri (Luftwaffe)nin başarılarını ve başarısızlıklarını yetkili bir Alman yazarının kaleminden anlatan bu kitapta, hava harekâtına katılan uçak birliklerinin mevcutlarını okuyucunun zihninde canlandırabilmek için, daha kitabın başında bir açıklama yapmayı zorunlu bulduk.*

*II Dünya Savaşına katılan Alman Hava Kuvvetleri'nin tam anlamıyla kuruluşundan o tarihe göre kırk yıldan fazla zaman geçmiş bulunmaktadır. Şimdiyse Almanya «Luftwaffe» çapında bir hava kuvvetine sahip değildir. Onun için, vaktiyle kullanılan bazı terimler eskimiş, ya da günümüzde geçerliğini yitirmiş bulunmaktadır. Anglo-Amerikanlarla Fransız ve Rusların kullandıkları terimler ve bunlarla ilgili kavramlar ise, vaktiyle Almanlarca kullanılanlardan farklıdır.*

*Bu noktayı böylece belirttikten sonra, elinizdeki kitapta geçen hava birliklerinin adları hakkında çeşitli kaynaklardan derliyebildiğimiz bilgileri, birliklerin adlarının Almanca ve Fransızca karşılıklarıyla birlikte, okuyucularımızın bilgisine sunuyoruz.*

Hava ordusu (Luftflotte, flotte aérienne) : *II Dünya Savaşından önce Almanya'nın çeşitli bölgelerinde üslenmiş dört hava ordusu vardı. Savaş başlayıp Norveç de Alman işgaline girdikten sonra beşinci bir hava ordusu meydana geti-*

*rildi ve karargâhı Oslo'da kuruldu. 1943'te de Doğu cephesinin ihtiyaçlarını karşılamak üzere Smolensk'te altıncı bir hava ordusu daha kuruldu. Bu ordu komutanlarının rütbeleri korgeneralle mareşal arasında değişmekteydi. (Meselâ 2'nci ve 3'üncü orduların orgeneral olan ünlü komutanları Kesselring ve Sperrle, ilk Alman hava zaferlerinden sonra mareşalliğe yükseltilmişlerdi.) Mevcutlarına gelince bunlar, 500-1.000 faal savaş uçağından ve bombardıman, av ve keşif birliklerinden oluşurdu. Ancak mevcutların, ordunun harekât alanının ya da savaşta uğranılan kayıpların önemine göre alçalıp yükseldiği olurdu.*

*Daha somut bir örnek vermiş olmak için, elinizdeki kitabın Belçika'da, Sedan'daki yarma hareketiyle ilgili bölümünde belirtilen, 2'nci ve 3'üncü hava ordularının 10 Mayıs 1940'ta Batı cephesindeki mevcutlarını buraya aktaralım:*

| | |
|---|---|
| *1.120* | *Bombardıman uçağı (Do 16, He 111, Ju 88)* |
| *342* | *Stuka (Ju 87) uçağı* |
| *42* | *Savaş uçağı (Hs 123) Hv. kv. argosunda adı: «Kasap»lar.* |
| *1.016* | *Avcı uçağı (Me 109)* |
| *248* | *İkişer kişilik avcı uçağı (Me 110)* |
| *2.768* | *Toplam* |

*Elimizdeki kaynaklardan başka birinde de buna yakın sayılarla karşılaşıyoruz, şöyle ki:*

*1942 yılında Doğu cephesinde Ukrayna ve Kafkas yaz saldırılarına katılan hava ordularının emrinde o tarihte 1.000 — 1.500 kadar uçak vardı. Belçika'daki Flandres seferine ve İngiltere hava muharebelerine katılan hava ordularının mevcutları da yine bu miktara ulaşıyordu.*

Hava kolordusu (Fliegerkorps, corps aérien) : *Elimizdeki kaynaklardan birinde bir hava kolordusunun iki veya üç hava tümeninden (Fliegerdivision, division aérienne) oluştuğu; bir başka kaynakta ise esasen mevcut olan hava tümenlerine -sırf Müttefiklere Alman hava kuvvetlerini olduğundan daha güçlü göstermek için- bu adın verildiği; hattâ bazı hallerde bu kolorduların tümenlerden de küçük oldukları kaydedilmekte ve: «meselâ 1940 güzünde Norveç'te bulunan 10'uncu Hava Kolordusu'nun ancak 200 uçağı vardı; dolayısiyle bu birlik, 1939'da Polonya seferine katılan herhangi bir hava tümeninden daha güçsüzdü,» denilmekte; «1942'de güney Fransa'da ve merkez Rus cephesinde, ayrıca 1944-1945 yıllarında da tekrar tümen esasına dönüldüğü» kaydedilmektedir. Birliğin komutanı genellikle korgeneral veya tümgeneraldı.*

Hava tümeni (Fliegerdivision, division aérienne) : *II nci Dünya Savaşının başında hava ordusuna ait uçuş birlikleri 2 veya 3 hava tümeni biçiminde örgütlenmiş; tümenlere bombardıman, av ve keşif birliklerinden oluşan 250-500 kadar savaş uçağı verilmişti. Sonradan, yâni 1941'den itibaren daha ufak taktik komutanlıklar üzerinde sürekli denemeler yapılmış; böylece de Afrika'da Rommel'i bir hava kolordusu değil, çok çevik olan ve «Fliegerführer Afrika» adı verilen bir birlik desteklemişti. Nisbeten sınırlı bölgelerde harekât yapan bu birliklerdeki 100-250 uçak, yine dengeli bir tarzda bombardıman, av ve keşif uçaklarından oluşuyordu. Tümgeneral veya tuğgeneral komutasındaydı.*

Hava filosu (Geschwadar, escadre) : *Önem bakımından dördüncü sırayı alan ve metinde çok sık geçen bu birlik, yaklaşık olarak 100 bombar-*

*dıman, pike bombardıman ve av uçağından oluşmaktaydı. Bir albay ya da yarbay komutasındaki bu birliğin Türkiye'de* (üs), *bazı yabancı hava kuvvetlerinde* (alay), *diye de adlandırıldığını görüyoruz.*

Grup (Gruppe, groupe) : *Herbiri yaklaşık olarak 30 uçaklık olan bu birliğin üçü bir araya gelince bir filoyu (Geschwader, escadre, Türkçede üs) meydana getirmekteydi. Savaş sürüp gittikçe her birlikte olduğu gibi bunda da uçak mevcudu her zaman değişti ve azaldı. Piyadedeki karşılığı* (tabur)*'dur. Binbaşı, yüzbaşı komutasındadır.*

Filotilla (Staffel, escadrille veya flotille) : *Herbiri 10 uçaklık olan bu birliğin, bir başka kaynak 9 av ya da 6 bombardıman uçağından oluştuğunu kaydetmektedir. Piyadedeki karşılığı* (bölük)*'tür. Duruma göre yüzbaşı, üsteğmen, teğmen komutasındadır.*

Takım (Kette, section) : *Havacılıkta bu birlik 2, 3 veya 4'lü kol diye adlandırılmaktadır. Bir Alman ve bir Fransız kaynağı bunu, «birlikte uçuş yapan 3 bombardıman uçağı» diye de tanımlamaktadır.*

*Samih Tiryakioğlu*

*Birinci Bölüm*

# POLONYA YILDIRIM SEFERİ

**Parola : «Ostmark üzerinde uçuş».**

25 Ağustos 1939: Sıcak, boğucu bir gün bitmek üzereydi. Güney, Silezya'daki Schönwald (Şönvald) şatosunu çevreliyen yaşlı ağaçların tepesinde hâlâ ışıldıyordu ama dalların altına alaca-karanlık çökmüştü bile. Ancak şu var ki, akşamın ötedenberi getirmekte olduğu huzurdan sözedilemezdi. Vaktiyle derebeylerinin oturdukları bu şatonun önünde bir koşuşma, bir didinme göze çarpıyordu. Kumlu yolda motosikletler patırdıyorlar, Hava Kuvvetlerinin emir subayları koşarak, dörder dörder merdivenlerden iniyorlardı. Bir personel arabası toz bulutu içinde uzaklaşıyordu. Çamurluğunun üzerinde bir hava keşif filotillasının flâması dalgalanmaktaydı.

Bu sahneyi, üzerine çökmüş olan toz bulutu böyle gerçek dışı bir hâle sokuyordu belki. Gürültüyü hafifletiyordu sanki; askerlerin gırtlaklarını kurutuyor boğazlarını düğümlüyordu... Fakat, yarın olup bitecekler karşısında duyulan kaygı değil miydi bu aynı zamanda?

Çünkü yarın savaş başlıyordu.

Alman Hava Kuvvetlerinin büyük şefi Hermann Göring, Potsdam yakınındaki Werder parkına rahat rahat yerleşmiş, saat 18.30'a doğru da radyo ile parolayı vermişti. Günler

boyunca iki hava ordusunun tümenleriyle filoları gittikçe artan bir kaygıyla bu parolayı bekliyorlardı. **«Polonya sorunu, sahiden zora başvurularak mı çözülecekti?»**

Şimdiyse parola gelmiş bulunuyordu: **«26 Ağustos günü saat 4.30'da Ostmark üzerinde uçulacak...»**

Schönwald Silezya'daki bir ilçe merkezi olan Rosenberg'in biraz doğusunda, Grunsruh sınır karakolundan da kara yoluyla on kilometre uzaktaydı. Tuğgeneral baron Wolfram von Richthofen, komuta postasını buraya yerleştirmişti. Kanı kaynayan bu subay, cepheden çok uzaklara yerleşerek yan gelip yatmaktan hoşlanmazdı.

— «Ulaşım hatlarımız piyadenin öncüleriyle atbaşı beraber gitmelidir,» derdi.

Ulaşım hatları demek, taptâze haberler demekti. Hiçbir komutan iyi bağlantılar kurmadıkça birliklerini gereği gibi sevk ve idare edemez. Alman Hava Kuvvetlerinin İspanya iç savaşından aldığı en önemli derslerden biri de bu idi. Aksaklık çoğu zaman bundan ileri gelmekteydi.

Richthofen İspanyol iç savaşının sonuna dek Kondor Hava Lejyonunun komutanlığını yapmıştı. O zamandan beri de, bir kişinin dışında, kurmayında aynı subaylar bulunmuştu. Bu subayların da özel bir durumları vardı. Alman Hava Kuvvetlerinden olup Polonya harekâtına katılacak subaylar arasında en yeni savaş tecrübesine sahip olanlar onlardı. Komutanları gibi onlar da hava kuvvetinin, yer birliklerinin ilerleyişini kesin bir etkinlikle destekliyebileceğini öğrenmişlerdi.

Hava kuvvetinin görevi açık ve kesindi. Yer birliklerine eşlik edecek hava birlikleri dört Stuka grubundan, bir bombardıman grubundan ve bir de iki kişilik avcı uçakları grubundan oluşmaktaydı. Bunlar Polonya sınırındaki tahkimatta gedik açacaklar, Silezya'dan gelen X Ordu da buradan içeriye dalacaktı. Sonra hava kuvvetleri ilk darbeyi vurmakla görevli bu ordunun doğru Varşova üzerine yapacağı saldırıda ona yardımcı olacaklardı.

Onun için de Richthofen savaşçıların hemen yanıbaşında olmak istiyordu. Sabahleyin onun savaş postasının, daha dün gece dövüşülmüş olan yerde bulunması gerekti. Bağlantıları sağlamak için kullandığı yöntem bu idi. Bir yandan da generalin içine kurt düşmüş bulunuyordu. Ulaşım hatları teorik olarak o bölgenin hava komutanlığına bağlıydı ama o âna dek kendisine hiçbir haber gelmiş değildi.

Kurmay başkanına: «Dikkat et Seidemann (Zaydeman),» dedi. «Yarına dek ters yönde bir emir gelirse bunu yerine ulaştırma olanağına sâhip bulunmıyacağız.»

Saat 20'ye birkaç dakika vardı. Richthofen, içine doğanların ne dereceye kadar yerinde olduğunu bilmiyordu henüz.

X Ordu Komutanı General von Reichnenau (Rayhenav) ile emir subayı Binbaşı Wietersheim (Vitershaym) Grunsruh'da sınıra giden yol üzerinde yer almışlardı. Bu ordunun motorize birlikleri yarım saatten beri doğu yönünde ilerliyorlardı.

Schönwald şatosu XVI Kolordunun tuttuğu kesimin merkezindeydi. Tümgeneral Höpner'

in komutasındaki bu kolordu, X Ordunun öncü birliği idi. 1'inci ve 4'üncü Zırhlı Tümenleri ertesi gün saat 4.30'da dört kilometre genişliğinde bir cephe üzerinden sınırı aşacaklar, düşmanda yaratacakları şaşkınlıkla kargaşalıktan yararlanacaklardı. Hiç sağa sola bakmadan düşman hatları içine derinliğine dalacaklar; güneyde Lublinitz'teki, kuzeyde Wielun'daki Polonya blokhavzlarından meydana gelen hattı, daha sonra Tschenstochau (Çenstohav) endüstri bölgesini aşacaklar; doğruca Radamsko'nun ve Warthe nehri köprülerinin üzerine çullanacaklardı (1 numaralı haritaya Bk.).

Richthofen kendi komuta postasının yerini kılı kırk yararcasına dikkatle seçmişti. X Ordu Komutanına da kendi genel karargâhını Schönwald'da kurmayı önererek bir taşla iki kuş vurmuştu. Reichenau seve seve kabul etmişti bunu. Şatonun sâhibi olan Studnitz ailesi burasını çok ince bir zevkle döşemişti.

«**Yanyana olmak**» ilkesi bundan daha iyi gerçekleştirilemezdi. Kara Kuvvetleri Komutanı'yla Hava Kuvvetleri Komutanı aynı çatı altında oturuyorlardı. Ertesi gün zırhlı kuvvetleri saldırıya geçecek olan Generalle bu kuvvetlere yol açacak Stuka'lara komuta eden kapı-karşı komşuydular.

Saat 20 oldu. Reichenau'la Richthofen şatonun kapısı önünde durmuşlar, önlerinden geçen bitmez tükenmez bilmeyen birlikleri seyrediyorlardı. Birdenbire Teğmen Hans Seidemann çıkageldi. Soluksoluğa idi:

— «Generalim, birinci emir iptâl edildi: '**Ostmark üzerinde uçuş**' yapılmıyacak,» dedi.

Richthofen dona kalmıştı, tek söz söylemeksizin ona bakmakla yetindi. Seidemann devam etti:

— «Haber bize, doğru 2'nci Hava Tümeni'nden geliyor. Führer'in emriyle 26 Ağustos günü hiçbir çarpışma yapılmıyacak. Fakat kuvvetler yığınak yapmağa devam edecekler...»

Richthofen kızgın bir soluk aldı:

— «İşte şimdi hapı yuttuk,» dedi. «Çabuk, yeni emri her yere ulaştır! Hem de iki yola, üç yola birden başvurarak! Telgrafla radyo ile posta erleriyle! Emrin kendilerine ulaştığını da hemen bildirsinler. Yarın sabah bizden hiç kimse saldırıya geçmesin sakın! Tek bir uçak bile! Savaştan sorumlu biz oluruz yoksa!»

Sonra Richthofen, Reichenau'dan izin alarak içeriye koştu. Radyo arabalarında ve şatonun yakınına kurulu muhabere çadırlarında emirler birbirini kovalıyor, telefon konuşmaları hatları tıkıyor ,dışarıda da posta erleri yola çıkmış bulunuyorlardı bile.

Richthofen'in uçak gruplarıyla filotillaları uçuş yerlerini öğleden sonra işgal etmişlerdi.

Kimi biliklerden hiç ses - seda çıkmamıştı. Bu yüzden onların nerede bulunabileceklerini kimse bilmiyordu. Uçuş alanları da birbirlerinden çok uzakta ve cephenin çok gerisindeydi. Memur zihniyetli askerler Richthofen'in İspanya'dan gönderdiği raporlara uzun boylu aldırış etmemişlerdi. Albay Günter Schwartzkopff'un (Şvarzkopf) 77'-nci Stuka Filosu ile iki hava grubu Oppeln'-in batısında Neudorf'ta; Albay Baier'in 2'nci filosunun iki Stuka grubu da Steinberg yakınındaki Nieder-Ellguth'ta bulunuyorlardı.

Binbaşı Werner Spielvogel'in komutasındaki II/LG 2, işaretli bombardıman grubuna gelince, bunu cehennemin bucağına, tâ Altsiedel'e yerleştirmişlerdi. Yine onun komutasındaki çift yüzeyli Hs 123 tipi uçaklar da o kadar az yakıt alıyorlardı ki düşman hatlarının içine 130 kilometreden fazla giremiyeceklerdi.

Richthofen sınırın hemen yakınındaki Alt-Rosenberg'de hemen dermeçatma bir alan yapılmasını emretmişti. Bir yandan da ateş püskürüyor:

— «Spielvogel'in «düldül»leri Altsiedel'den sınıra kadar uçtular mı benzinlerinin yarısını yakacaklar,» diye bağırıyordu.

Son olarak da Yüzbaşı Genzen komutasındaki 2'nci Çift Yüzeyli av uçakları filosunun 1'inci grubu Oppln'in güneyindeki Gross Stein'de mevzi almış bulunuyordu. İlk emri iptâl eden ikinci emir ona vaktinde ulaşabilecek miydi?

Saat 20.30'da General von Reichenau başını kapının aralığından içeriye uzattı. Pek keyifli bir hâli vardı:

— «Uçaksız savaşacağız demek, azizim,» dedi.

Richthofen soran gözlerle bakarken, ekledi:

— «Ben hiçbir yeni emir almadım Yürüyüşe geçiyorum!»

X Ordu Komutanı, Oppln'in kuzey doğusundaki ormanlarda, Turawa'da bulunan Kurmay Başkanı General Paulus'la saatlerden beri her türlü teması kaybetmişti. Fakat birlikler doğu yönünde ilerlemeye devam ettiklerine göre bu, onlara hiçbir haberin git-

mediği anlamına geliyordu. Bu yüzden de Reichenau çekiniyordu. Kesin bir emir almadan herşeyi durdurmalı mıydı acaba?

Richthofen:

— «Bana kalırsa siz bunu doğrudan doğruya Berlin'e sorun, bu iş için de hava kuvvetlerinin radyo şebekesinden yararlanın,» dedi. Saat 20 sularında da acayip bir mesaj havaları aşıyor ve şöyle diyordu:

**«Hava Kuvvetleri Komutanı, X Ordu Komutanı adına soruyor: Yürüyüşü durdurma emri X Ordu için de geçerli midir?»**

Mesaj hiyerarşik yolları izledi. İlkin 2'nci Tümene, oradan 4'ncü Hava Orudusu'na, oradan da Hava Kuvvetleri Başkomutanlığı'na gitti. Şifreyi çözen haberalma subayları gözlerine inanamadılar.

Bir yandan da saatler akıp gidiyordu. 21.30: Zırhlı birlikler hep doğu yönünde ilerliyerek Schönwald şatosunun önünde homurdana homurdana geçip gidiyorlardı.

Saat 22: Onların peşinden, sınıra giden yol üzerinde piyade kolları geliyordu.

Saat 22.30: Richthofen rahat bir soluk aldı: Komutası altındaki bütün birlikler, yeni emri aldıklarını bildirmişlerdi. Fakat piyadenin böyle bir emrin geldiğinden, ilk emri iptâl ettiğinden haberi yoktu. Ve hiç istifini bozmadan doğu yönünde ilerleyişini sürdürüyordu.

Nihayet saat 23'de Berlin'den cevap geldi. Hava Kuvvetleri Başkomutanlığı, General von Reichenau'a Alman Orduları Başkomutanlı'ğının şu mesajını iletiyordu:

**«Her türlü saldırı hareketini durdurma emri X Ordu için de geçerlidir.»**

Hemen hemen aynı anda piyade alayları iki generalin önünde hareketsiz kaldılar. Geceyarısından biraz sonra da ters yönde ilerlemeye başlıyacaklardı.

Çok geçmeden işin içyüzü anlaşıldı. Ordu, güney ordular grubunun kendisine aktardığı, birinci emri iptâl eden ikinci emri almıştı ama o sırada General von Reichenau ileri komuta postasında bulunuyordu. Fakat kendisiyle Turawa arasında telgraf, saatler boyu işlememişti. Yola çıkarılan haberciler ise trafik güçlüklerini yenme işini başaramamışlardı bir türlü.

Turawa'da General Paulus duruş emrini hemen kolordulara iletti. Emir kolordulardan tümenlere, tümenlerden alaylara, alaylardan bölüklere giderek sınırdaki öncülere dek ulaştı. Genel saldırıdan dört saat önce düşman hatlarının gerilerine sızma emri alan ve bir takım özel görevleri yerine getirecek olan hücum birliklerine de yeni durum bildirildi.

Paulus şu noktadan hareket etmişti: Ordusu gerisin geriye dönerse şefi çarpışmaları kendiliğinden başlatmıyacaktı. Onun için Paulus ilk iş olarak birliklerin durumuyla meşgul olmuştu. İşlerin hiçbir aksaklığa meydan kalmadan olup bitmesini bir mucize saymak gerekiyordu.

Fakat bu mucizenin olmamasına kıl payı kalmıştı. Bütün X Ordu kesiminde tek bir hücum birliği ilk emrin iptâl edilişinden habersizdi. Bu birlik, 46'ncı Piyade Tümeni'nin cephesi önünde, Lublinitz blokhavzlarının karşısında mevzilenmiş bulunuyordu.

Bu birlik, aldığı emirlere uyarak geceleyin

düşman hatlarının içine daldı. Saat 4.30'da 30 asker Polonyalılar üzerine ateş açtı. Bu çarpışmaların başlıyacağı saatti. Alman taburları o saatte saldırıya başlıyacaklar, böylece düşmanı iki ateş arasına alacaklardı. Fakat küçük birlik yokedildi ve sınır üzerinde sessizlik devam etti.

Buna benzer bir başka olay da Slovakya'da, güney ordular grubunun sağ kanadında, General List'in XIV Ordusunda görüldü. Bir demiryolu tüneli Alman saldırısının ikmâl ve iaşesi için önemli bir ulaşım noktasıydı. Tüneli işgal etmekte olan hücum birliği geri çekilmek ve burasını bırakmak zorunda kaldı. Polonyalılar da burayı geri alır almaz hemen havaya uçurup kullanılmaz hale getirdiler.

Almanlar bu iki gaf yüzünden bir baskının kendilerine sağlıyacağı üstünlüğü kaybettiler ve Hitler'in saldırı niyetinde olduğundan kimsenin kuşkusu kalmadı.

Daha sonraki günler boyunca yapılan hava keşifleri düşmanın, elindeki bütün demir ve karayollarını kullanarak kendi sınır bölgelerine takviyeler göndermekte olduğunu doğruladı. Önce verilen, sonra iptâl edilen emirlerin sonucuydu bu.

Reichenau'la Paulus plânlarını baştan aşağı değiştirmek zorunda kaldılar. Zırhlıve motorlu birlikler ikinci hatta çekildi. İlk darbeyi piyade indirecek, Polonya savunma hattını çökertecek, gedikler açacak, böylece de tanklar düşman topraklarına derinliğine girme olanağını bulacaklardı. Daha önce baskınla elde edileceği sanılan herşey çetin çarpışmalara malolacaktı...

Öteki Alman orduları da kendi kuvvetlerini çarçabuk toparlamak zorunda kaldılar ama aldıkları bu yeni taktik tertibat yüzünden asıl stratejik hedeflerini değiştirmediler. Eskiden olduğu gibi Alman Orduları Başkomutanlığı'nın amacı şuydu: **«Polonya Ordusu'nun seferberlik ilân edip toparlanmasını önlemek ve Silezya'dan, Pomeranya'dan, Doğu Prusya'dan başlıyarak aynı noktada birleşecek olan bir saldırı ile Vistül-Narev hattının batısına yerleşmiş olan düşman küllî kuvvetlerini yoketmek.»**

Herşey, kıskacın iki kocaman kolunun kapanmakta göstereceği çabukluğa bağlı bulunuyordu. Polonya Ordusu'nun külli kısmının Vistül nehrini aşarak Doğu Polonya'nın derinliklerine sığınmasını önlemek, böylece onu çok büyük bir cebin içine kapatmak gerekiyordu. Almanlar ancak o zaman Vistül nehrinin batısında kesin darbeyi indirecek duruma gelebileceklerdi.

Başarının ön koşulu Polonya göklerinde üstünlüğü hemen ele geçirmekti.

Alman borbardıman uçaklarının, komutanlığın gerekli göreceği yerlerde karayolları ile demiryolları kavşaklarını tahrip ederek düşmanın gerilerinde faaliyette bulunabilmeleri gerekiyordu. Son olarak, çarpışmaların en civcivli ânında işe karışmaları için Alman Hava Kuvvetlerine güvenilmekteydi. Bombardıman uçaklarıyla Stuka'lar, iki kişilik uçaklarla avcılar durup dinlenmeden düşmana çullanacaklar ve her an ona öyle darbeler indireceklerdi ki, onun da teslim olmaktan başka yapacağı şey kalmıyacaktı.

Hava kuvvetleri, savaş tarihinde ilk kez

böylesine kesin bir rolü üzerlerine almaktaydılar. Yine ilk kez, bu kuvvetler tam bir bağımsızlık içinde, kimseden emir almadan iş göreceklerdi.

Bu kuvvetler kendilerine beslenen büyük umutlara lâyık olmayı bilecekler miydi acaba? Karada olduğu kadar havada da, cephede olduğu kadar cephenin çok gerilerinde de aynı anda ve her yerde faaliyette bulunmaya yeterli kuvvetlere sahip olácaklar mıydı?



Alman Hava Kuvvetlerinin gerçek gücü neydi? Polonya seferi sona erer ermez bir efsane doğmuştu: Alman Hava Ordusu muazzam, dayanılmaz bir kudrete sâhipti. Yeryüzünde herşeyi ezebilirdi. Ustalıklı bir Alman propagandası da bunu doğrulamak için elinden gelen herşeyi yapmıştı. Bu efsane yalnız bütün savaş boyunca değil, Almanya'nın yıkılışından çok sonraya, hattâ yaşadığımız günlere dek sürüp gitti.

İşte buna iki örnek:

1945'te West Point Askerî Akademisi'nce **«Polonya Savaşı»** başlığı altında yayınlanan bir incelemede «1939 yılı yazında Almanya amacına erişmişti. Dünyanın en büyük hava gücüne sâhip bulunuyordu. Elinde sivil ya da askerî eğitim görmüş hemen hemen 100.000 kadar yedek pilot vardı. Yapılan tahminlere göre her ay 2.000 kadar uçak imal etmekteydi. Dört orduya bölünmüş 7.000 ilk hat uçağından meydana gelme bir hava gücüne sâhip bulunmaktaydı» deniliyordu.

İngiliz Kraliyet Hava Kuvvetleri **Royal Air Force**'un 1939-1945 yılları arasındaki süreye

ilişkin birkaç ciltlik tarihinin en son baskısında da Büyük Britanya'nın savaş ilân ettiği tarih olan 3 eylül 1939'da Almanya'nın 4.161 tane savaş uçağına sâhip olduğu görülmektedir.

Gerçek sayılar ne kadardır? Tek güvenilir belge olan Alman Hava Kuvvetleri Lojistik Şubesi'nin her gün yayınlanan bildirisi ise bambaşka bir dil kullanmaktadır. Alman Hava Kuvvetleri'nin Polonya seferine fiilen katılan mevcudu iki orduya bölünmüş bulunmaktaydı. Birinci ordu General Albrecht Kesselring'in, Dördüncü Ordu General Alexander Löhr'ün komutasındaydı. 1 Eylül 1939'da her iki ordunun elinde 1.302 tane ilk hat uçağı vardı.

Bu sayıya, doğrudan doğruya Hava Kuvvetleri Komutanlığı'na bağlı 133 uçağı da eklemek yerinde olur. Özel görevlere ayrılmış olan iki bombardıman uçağı filotillasının dışında olarak bunlar keşif, meteoroloji ve taşıt uçaklarından ibaretti.

Kara ordusunun elinde de 31 tane keşif ve posta uçağı filotillası vardı ki bunların toplam mevcudu 288'di.

Son olarak da Doğu topraklarının korunmasıyla görevli avcı uçakları vardı, kendi başlarına ve Polonya seferinden ayrı olarak müdahalelerde bulunuyorlardı. Bunların görev bölgeleri de I Königsberg, III Berlin, IV Dresden ve VIII Breslau hava kesimleriydi ki 216 uçaktan oluşan 24 avcı filotillasını meydana getiriyorlardı.

Demek oluyor ki hesabı çok geniş tutmak şartiyle Alman Hava Kuvvetleri Polonya'ya karşı topu topu 1.929 uçak kullanmış bulun-

maktaydı. Bu sayı üzerinde her modelden 897 bombardıman uçağı, onun saldırı gücünün temelini meydana getirmekteydi.

Göring elindeki uçakların üçte ikisini doğuya yığmıştı. Geri kalanı batıda nöbetçilik ediyordu. 1 Eylülde Alman Hava Kuvvetlerinin tümü toplam olarak 2.775 ilk hat uçağından oluşmaktaydı. Bunun yaklaşık yüzde 40'ı olan 1.182 tanesi de bombardıman uçağı idi.

Bu sayıların doğruluğuna dayanılarak üç sonuca varılabilir:

1 — Savaşın başlangıcında Alman Hava Kuvvetleri sanıldığından çok daha güçsüzdü.

2 — Öte yandan bu kuvvetler yalnız ve yalnız bir saldırı silâhı değildi.

3 — Son olarak da Hitler'in savaşı başlatarak Alman Hava Kuvvetlerini bir bakıma gafil avladığı vakitsiz gelişme evresinde bu kuvvet sınırlı bir cephe üzerinde bir yıldırım saldırısı için kullanılabilirdi ancak.

Fakat bir hava ordusunun değerini ya da üstünlüğünü belirlemek için ne sayı, ne de hattâ uçakların kalitesi yeterli değildir. Savaşın başlayışından üç ay önce, 1939 Mayısı sonunda Alman Hava Kuvvetleri Kurmaybaşkanı Albay Hans Jeschonnek şöyle bir uyarıda bulunuyordu:

— «Sakın aldanmıyalım, baylar. Her Devlet hava silâhı bakımından ötekileri geçmek istiyor ama hepsi de aşağı yukarı aynı düzeyde bulunuyorlar. Zaman geçtikçe de teknik bakımdan ileriliği korumak mümkün olamıyor!»

1939 Almanyası'nda böyle konuşmak, cesaret isteyen bir işti. Jeschonnek görüşünü ka-

ra, deniz ve hava kuvvetlerinin yüksek rütbeli subaylarından oluşan bir topluluk önünde açıklıyordu. Bunlar Oppeln'in batısındaki Bad Salzbrunn'un peri masallarını hatırlatan dekoru içinde düzenlenen özel bir seminere çağırılmış bulunmaktaydılar. Gerçek amacı belli etmemek için de toplantıya **(Silezya genel kurmayının ortak gezisi)** adı verilmişti.

Alman Hava Kuvvetlerinin sayı ve teknik bakımlarından fazla iyimserlikle değerlendirilmesine karşı çıkarak, Jeschonnek belirli bir amaca ulaşmak istiyordu:

— «Hava taktiğini düşünelim,» diyordu. «Bu alanda herşey o kadar genç, o kadar yenidir ki... Bize düşman üzerindeki üstünlüğü sağlıyacak olan inceleme ve düşüncelere bu alanda ulaşabiliriz ancak.»

Ordu komutanları düzeyinde yapılan tartışma ve konuşmalarla bunları izliyen (savaş oyunları)nın yönelimi bu oldu. Böylece de Alman Hava Kuvvetleri'nin taktiği, yaklaşan savaş karşısında son şeklini almış bulunmaktaydı. Özellikle bir sorun, birçok ayrıntılı incelemeler yapılmasına yol açtı: «800 Stuka'mızla bombardıman uçağımızı hangi işte kullanacağız?»

Sözgelişi, 1.076 sayılı hedef diye anılan Varşova-Okecie hava limanına bir bombardıman grubuyla bir Stuka grubu tarafından yapılacak ortak bir saldırının kronolojik programı ne olacaktır? Pike yaparak saldıran uçaklarla bombalarını yatay durumdayken salıveren uçaklar birbirlerine hiç benzemediklerine göre, aynı anda iş göremiyeceklerdir.

Sonra ilk darbeyi kim indirecektir? En

önemli hedefleri açıkça görebilen Stuka'lar mı? Düşman uçaksavar bataryalarını ezerek Stuka'ların iş görmelerini kolaylaştıracak olan yüksek irtifa bombardıman uçakları mı? İki kişilik uçaklar uçaksavar bataryalarını susturabilirler mi? Bunlar Stuka'ları saldırılarında engellemeksizin nasıl koruyabilirler?

Bütün bunlar, ortaya çıkan binlerce sorunun ancak birkaç tanesidir. Albay Jeschonnek'in dediği gibi, «Hava taktiği alanında herşey o kadar genç, o kadar yenidir ki.» Tek belirli olan konular, Kondor lejyonunun İspanya savaşında elde ettikleridir. Beri yandan vakit de kalmamıştır artık. Hitler, Alman ordusunun komutanlarına «Polonya'ya ilk fırsatta saldırmak» yolundaki düşüncesini bildirmiştir. Fakat hiç kimse bir savaşın böylesine yakın olduğuna inanmamaktadır.

Birinci Hava Ordusu'nun Kurmay Başkanı Albay Hans Speidel şunları yazmaktadır:

**«Askerlerin eğitiminde olduğu kadar silâhlanmamızda ve saldırı hazırlıklarımızda da zayıf noktalarımızın ne olduğunu çok iyi biliyoruz. Görevimiz gereğince de bunları düzenli olarak üst makamlara bildirdik.»**

Birkaç hafta sonra, 22 Ağustos günü Hitler'in Polonya'ya saldırmak niyetinde olduğunu bildirmek için Berchtesgaden'e çağırdığı askerî şeflerin toplantısına Speidel de katılacaktı.

Sonradan günlüğüne: **«Başka birçok subaylar gibi ben de Hitler'in düzenlediği toplantıdan üzgün bir hâlde çıktım,»** diye yazacaktı.

O gün öğleden sonra Alman Hava Kuvvetleri Komutanlığı, kurmayı ile birlikte Pots-

dam yakınındaki Werder parkında bulunan binalara yerleşti.

24 Ağustos günü öğleden sonra Göring **«Beyaz Durum»** için, yâni Polonya'ya yapılacak saldırı için alınacak hazırlık tedbirlerini belirtmek üzere kararlaştırılan ilk parolayı verdi. Uçak gruplarıyla filotillaları da kendi savaş alanlarına gitmek üzere barış döneminde konakladıkları yerlerden hemen ayrıldılar.

25 Ağustos günü öğleden sonra daha önceki sayfalarda anlattığımız acıklı olay cereyan etti: Göring harekâtı başlatan ikinci parolayı verdi, birkaç saat sonra da bu emir iptâl edildi.

Ondan sonra altı gün beklemekle geçti. Hem kaygı, hem umut dolu altı gündü bu. Barış, savaşa hâlâ baskın çıkabilirdi çünkü. Nitekim Speidel: **«Hepimiz Führer'in görüşmeler yaparak aklın zaferini sağlıyacağına hâlâ inanıyoruz.»** diye yazıyordu.

25 Ağustosta İngiltere Başbakanı Londra ile Varşova arasındaki karşılıklı yardım andlaşmasının metnini yayınladı.

Hitler İngiltere'nin «güçsüz bir tavır» takınacağını umuyordu ama buna güvenemezdi artık. Fakat geri de dönemezdi, daha önceki yıllar boyunca o kadar çok sayıda inanılmaz başarılar kazanmıştı ki.

31 Ağustos günü saat 12.40'ta **«harekâtın sevk ve idaresine ilişkin 1 sayılı yönerge»** bu altı günlük bekleyişe son verdi. Kaygı diye bir şey kalmamıştı ama umut da kalmamıştı artık.

Savaş 1 Eylül günü başladı. Saldırı saati 4.45'ti.



1'inci Stuka Filosu'na bağlı 3'üncü Filotillanın Komutanı olan Teğmen Bruno Dilley Ju 87 B tipi uçağının kabininden bir şeyler görebilmek umuduyla gözlerini dört açıyordu. Yönünü bulmak için boşyere uğraşmaktaydı. Fakat çevresindeki sis yığınları görüş alanını tıkamaktaydı.

Ona sorarsanız bu uçuş bir kâbus, bir korkulu rüya havası içinde geçmekteydi ama uçak lövyesi gayet gerçekti, arkasında, sırt sırta oturduğu radyocusu Erbaş Kather de devriyenin öbür iki uçağını gözden kaybetmemeye çalışıyordu.

Daha dün birisi çıkıp da bu kadar yoğun sis içinde böyle uzun bir uçuş yapmasını kendisinden istese Dilley «deli» derdi ona. Oysa bu savaşın ilk akını başarıyla bitirmek, hedefe ilk sahici bombaları atmak için onu seçmişlerdi.

Alman plânı Reich ile Doğu Prusya arasında çabuk bir bağlantı kurulmasını öngörüyordu. Böylece III Ordunun ikmâl ve iaşesi demiryolu ile sağlanacaktı. Oysa ara yerde tehlikeli bir dar boğaz vardı ki bu, Vistül Nehri üzerindeki Dirschau (Dirşav) köprüsüydü. Bu köprünün havaya uçurulmaması gerekiyordu.

Albay Medem komutasındaki bir taktik grup, bir zırhlı kolla birlikte Merienburg'dan yola çıkarak bu köprüyü baskınla ele geçirecekti. Alman Hava Kuvvetlerinin görevi de Polonyalıları yere yatmış bir halde tutarak

Medem gelinceye dek köprüyü havaya uçurmalarını önlemekti.

Bu görev Dilley'a verilmişti. Yapacağı iş de köprüye değil, garın yakınlarına yerleştirilen ve patlamayı gerçekleştirmeğe hazır durumda bulunan kapsol fitillerine ulaşmaktı. Küçücük bir hedefti bu, kentin haritası üzerinde bir noktadan ibaretti.

Havacılar Insterburg yakınındaki konaklama yerinde bütün gün nişan tâlimleri yapmışlardı. Ayrıca birçok defa Berlin-Königsberg ekspresine binmişler, Dirschau köprüsünden geçerken ateşleme kablosunun garla köprü arasındaki toprak dolgunun güney yanını izlediğini görmüşlerdi. Plânlarını da ona göre hazırlamışlardı. Pike yaparak saldırıya geçecekler, bombalarını olasıya yakından toprak dolgunun üzerine atacaklardı.

Bir gün önce de bu özel görevi yerine getirmeleri için onları Insterburg'dan Elbing'e göndermişlerdi. Fakat şimdi de sisten göz gözü görmüyordu. Sis yerden topu topu 50 metre yükseklikteydi. Parçalar halinde de toprağın üzerinde sürükleniyordu.

Dilley tehlikeyi göze aldı. Elbing'le Dirschau birbirine çok yakındı, uçuş sekiz dakika sürüyordu. Filotilla Komutanı birinci, Teğmen Schiller ikinci uçağa bindiler. Üçüncü uçakta da tecrübeli, görmüş geçirmiş bir çavuş vardı.

Saat 4,26'da, tanyeri ağarırken havalandılar, güneye yöneldiler, sisin içinde, ağaçların hemenüstünde, çok alçaktan uçmağa başladılar.

Saat 4,30'da, savaşın «resmen» başlamasından tam bir çeyrek saat önce Vistül nehrinin

dar, koyu renk şeridini gördüler. Dilley kuzeye yönelerek nehrin üzerinden uçmağa başladı. Köprüyü artık «ıska geçemiyeceğini» biliyordu şimdi. Boşuna korkmuştu, onu görüyordu bile. Bu koskoca demir yapı herhangi bir yanlışlık yaptıramazdı ona.

Saat 4,34: Bütün o bölgenin çok derin bir huzur içine dalmış gibi bir hali vardı. Yerden on metre yükseklikte uçan üç Stuka, Dirschau köprüsünün solundaki toprak dolguya çullandılar. Her uçak gövdesinin altında 250 kiloluk bir, kanatlarının altında da 50 kiloluk dört bomba taşıyordu.

Toprak dolgudan hemen önce Dilley atış düğmesine bastı. Uçağının burnunu hemen havaya kaldırdı. Demiryolunu bir sıçrayışta aştı. Yolun öbür yanında da bombalar patlamıştı. Öbür iki uçak da sağda ve solda onu izliyorlardı. Onların bombaları da hedefe isabet etmişti.

Bu, İkinci Dünya Savaşı'nda, saptanan saatten onbeş dakika önce, Stuka'ların yaptıkları ilk saldırıydı.

Altmış dakika sonra 3'üncü Filo'nun 3'üncü Filotillası da Heiligenheil (Hayligenhayl) dan havalanıyor, bilinmeyen bir yöne doğru yol alıyordu. Onun hedefi de Dirschau köprüsüydü. Bombardıman uçakları bombalarını yüksekten salıverdiler ve kentin yangınlarla harap olduğunu bildirdiler.

Ara yerde, Albay Medem'in zırhlı birlikleri ciddi bir direnmeyle karşılaştılar. Polonyalılar da harıl harıl kopmuş kabloları onarmaya çalışıyorlardı. Saat 6,30'da, Almanların olay yerine varışlarından çok önce, köprünün iki parçasından biri patlamanın gücüy-

le havaya kalkıyor, sonra Vistül nehrine düşerek yıkılıyordu.

Alman Hava Kuvvetleri'nin ilk saldırısı başarıyla bitmişti ama bir sonuç vermemişti.



Şimdi de ikinci bir efsaneye son vermek gerek. Buna göre Polonya seferi ve onunla birlikte İkinci Dünya Savaşı 1 Eylül 1939 günü şafak sökerken Alman Hava Kuvvetlerinin zorlu bir saldırısıyla başlamıştır.

Gruplarla filotillaların savaşa hazır oldukları, bomba ve yakıt ikmalini yapmış bulundukları doğrudur. Bombardıman uçaklarının sayısı ne 7.000'di ne 4.000, sadece 897 idi. Ayrıca aşağı yukarı aynı sayıda ikişer kişilik uçakla avcı ve keşif uçağı vardı.

Bütün havacıların hedeflerini bildikleri, çantalarının bu hedeflerin yerlerini açık seçik gösteren belgelerle dolu olduğu da doğrudur. Fakat büyük darbe 1 Eylül günü şafak sökerken, hiç değilse saptanan saatte indirilemedi sis yüzünden herşey altüst oldu.

İkinci Dünya Savaşı boyunca çoğu zaman aynı olaylarla karşılaşıldı. Aylar boyunca kesin sonuç verecek bir saldırının bütün plânları hazırlanıyor; yüzlerce kurmay subay en ufak ayrıntıları bile gözönünde bulundurmak için bütün bildiklerini ortaya döküyorlardı. Binlerce asker harekete geçmeğe hazırlanıyordu. Derken hava bozuveriyor, bütün bu güzel hesapları altüst ediyordu.

1'inci Hava Filosundan yalnız dört bombardıman grubu saat 6'ya doğru havalanabildi. Öğleden önce iki grup daha havalandı. Hedeflerini bulabilenlere ne mutlu!

Zâten Göring de verdiği bütün emirleri saat 5,50'de iptâl etti: İki hava ordusuna «**Kıyı**»nın yapılmıyacağını radyo ile bildirdi. «**Kıyı**», bütün filoların bir arada Polonya'nın başkentine karşı öğleden sonra yapmaları öngörülen saldırının şifreli adıydı. Fakat Varşova 200 metre yükseklikteki bir sisle örtülmüştü. Bunun altında da görüş alanı topu topu bir kilometreden ibaretti. Yâni hemen hemen göz gözü görmüyordu.

Güneyde 4'üncü Hava Ordusu daha elverişli hava şartlarıyla karşılaştı ama bunlar da çok iyi olmaktan uzaktı. General von Richthofen, Schönwald ile sınır arasındaki kısa mesafeyi otomobille zifiri karanlıkta aştı. Saat 4,27'yi, ya da 4,28'i gösteriyordu. Bir çeyrek saate kalmadan sınır, cephe hâline gelecekti.

Arabası farlarla işaret vererek bitmek tükenmek bilmeyen piyade kollarını geride bıraktı. General bir çalışma kampında durdu. Güneyde ve Grunsruh sınır karakolunun hemen yakınında olan komuta postasına ulaşmak için oradan da yaya olarak bir kilometrelik yol alması gerekiyordu. Yanında emir subayı Teğmen Beckhaus vardı.

Yarı yolda bir piyade ateşi başladı. Daha kuzeyde toplar gürlüyordu. Beckhaus:

— «Saat tam 4,45, Generalim,» diye haber verdi.

Richthofen başını salladı ve zınk diye durdu, gecenin karanlığı içinde kulak kabarttı.

Daha sonra kendi özel günlüğüne şunları yazacaktı: «**İlk top sesleri acayip bir izlenim yaptı üzerimde. Şimdi iş ciddî demek. O zamana dek tamamen politik bir şey, ya da bir**

**çeşit (çiçek savaşı) hayâl etmiştim. İngiltere'yi, Fransa'yı düşündüm, başlayan muazzam işin politika yoluyla çözümlenebileceğine inanmadım artık. Karanlıkta yaptığım bu bir çeyrek saatlik yürüyüş gelecek bakımından kaygıyla, tasayla doldurdu içimi. Seidemann, (Komuta postasına geldiniz), diye haber verince korkularımı yendim. Şimdi sözkonusu olan savaşmak, emirlere boyun eğmekten ibaret...»**

Şafak ağır ağır söküyordu. Sis parçaları hâlâ yerlere takılıydı.

Albay Hans Seidemann: «Hava şartları kötü,» dedi. «Güneşin ışınları bulutların üzerinde yansırsa Stuka'lar hiçbir şey göremiyecekler.»

Komuta postasına ilk haberler gelmeğe başladı. Richthofen kapının önünde hava alıyordu. Dışarıda herşey hâlâ acayip biçimde sâkindi. Hiçbir savaş gürültüsü işitilmiyordu. Arasıra silâh sesleri duyuluyordu yalnız. Buna savaş var denemezdi bile. Fakat birdenbire, güneş doğmadan az önce bombardıman uçakları çıkageldi.

Anî olarak ortaya çıkmışlardı. Binbaşı Spielvogel'in grubu aldığı emirlere uyarak Altsiedel'den havalanmıştı. Henschel Js 123 tipi uçaklar ürkütülmüş arılar gibi öfkeli vızıldayışlarla sınır görevi yapan nehrin üzerinde halkalar çiziyorlardı.

Yıldız biçimi, iri, yuvarlak motorlarıyla, kendilerini hiçbir şeyin korumadığı, bu çift yüzeyli, biraz eski uçakların açık havada oturan pilotlarıyla acayip bir halleri vardı. Bilin meyen, gizli kapaklı hiçbir yanları yoktu. Bu runları zırh kaplamalı, kabinleri camlı değil-

di. (**Kasap**) diye adlandırılan Nuh Nebi'den kalma bu uçaklardaki pilotlar düşmanla karşı karşıya, göz gözeydiler.

1'inci Filotillanın Komutanı olan Yüzbaşı Otto Weiss sınırın ötesinde bulunan hedefi görmüştü. Panki (Lehçe adıyla Przystain) köyüydü burası, Polonyalılar bu köye sığınmışlardı. Yüzbaşı arkadaşlarına haber vermek için kolunu kaldırdı ve saldırıya geçti.

Güneyde ilk bombalar buraya, X Ordunun cephesi önüne düştü. Hedefe vurunca patlıyan eski tip, hafif bombalardı bunlar. Yerde boğuk bir gürültü çıkararak patlıyorlar, değdikleri herşeyi yakıyorlar, her tarafın dumanla, alevlerle kaplanmasına yol açıyorlardı. Richthofen'in komuta postasından akının cereyan tarzı çok güzel izlenebiliyordu. İkinci «**Kasap**» filotillası sonradan usta bir avcı olarak ön kazanacak olan Teğmen Adolf Galland'ın komutasındaydı. O da birinci filotillanın başladığı işi bitirdi. Derken ağaçların üzerinde devriye uçakları belirdiler ve yere değercesine alçaktan uçarak Polonya mevzilerini ağır makinelilerle taradılar.

Arasıra hafif uçaksavar toplarının sert patlayışları duyuluyordu. Düşman kendini korumaktaydı. Piyedelerin silâhları onlara karşılık veriyor, savaş gelişmeğe başlıyordu. Bombardıman uçakları gittikten sonra da daha uzun süre devam edecekti.

1 Eylül 1939 günü şafakla birlikte Panki köyü üzerine yapılan akın, Alman Hava Kuvvetlerinin İkinci Dünya Savaşında yaptıkları ilk destek hareketidir. Akşam, Alman Orduları Başkomutanlığı hava kuvvetlerince elde edilen başarıları sayıp dökerek: «**Ayrıca bir-**

**çok bombardıman filoları da ordunun ilerleyişini etkili bir tarzda desteklemişlerdir.»** diyecekti.

Birçok filolar! İyi ama bu, birkaç yüz tane bombardıman uçağı demektir. Savaşın başında üç grupluk normal bir filo 90-100 uçaktan oluşmaktaydı. Gerçekte ise Polonya savunma tesislerine tek bir bombardıman grubu, 2'inci Filo'nun 2'nci Grubu saldırmıştı. Binbaşı Spielvogel komutasındaki 36 tane çift yüzeyli uçaktı bunlar.

Askerce konuşmak gerekirse herşeyi kırıp geçirmişti bunlar sahiden, On gün süreyle Varşova ve Vistül üzerine ilerliyen XVI Kolorduyu gölge gibi izliyecekler, zırhlı ve motorlu birliklerin ciddî bir direnmeyle karşılaştıkları her yerde harekete geçecekler, son olarak da günde on çıkış yaparak Radom'daki, Bzura'daki büyük kuşatma savaşına katılacaklardı.

1 Eylül sabahı refakat uçaklarına komuta eden ve piyadenin saldırılarını doğrudan desteklemekle görevli olan Richthofe'nin elinde yalnız bu grupla iki Stuka grubu vardı. Ötekiler nerdeydiler acaba?

General bir gün önce gelen emri homurdana homurdana bir kez daha okudu. Elindeki Stuka birlikleri zaten çok güçsüzdü ama bunların ancak yarısını savaşa sokması isteniyordu. Bunlar 2'nci Hava Tümeninin öteki bombardıman birlikleriyle beraber hem Krakovi üzerine, hem öbür Polonya hava alanları üzerine saldırılar yapacaklardı.

Akıllıca bir iş miydi bu? Düşmanın sınırını koruyan tahkimatta gedik açmaktan daha önemli bir hedef bulunabilir miydi?

Alman propagandası haftalardan beri Hava Kuvvetlerinin gücünü, üstünlüğünü bağıra çağıra ilân ediyordu. Fakat bu kuvvetlerin kurmay başkanı olan Tuğgeneral Jeschonnek'in sayılardan haberi vardı. Bu sayılar da onu çok kaygılandırıyordu. Kâğıt üzerinde şu ve şu kadar filotillaya ne kadar yer değiştirtse boşunaydı. Batı cephesini tümüyle boş bırakmaksızın Polonya'ya karşı en çok dokuz yüz bombardıman uçağını savaşa sokabilirdi.

Dokuz yüz ama biz ona sekiz yüz diyelim daha iyi. Çünkü uçakların yüzde onu şu ya da bu nedenle her zaman iş göremiyecek durumdadır.

Jeschonnek de düşünüyordu: **«Mâdem ki elinde ezici bir kuvvet yoktu, kullanılacak taktiğin ve elde bulunandan yararlanma tarzının zaferi herşeye rağmen sağlaması gerekti. Bu da, kuvvetleri dağıtmamak, şimdi yapıldığı gibi buraya bir grup, şuraya bir filotillâ göndermemek anlamına geliyordu.»**

Alman Hava Kuvvetlerinin bellibaşlı çaba noktalarını, ağırlık merkezlerini gözönünde bulundurması gerekti. Gücünü tek bir hedef üzerinde değilse bile, birbirlerine benzeyen hedefler grubu üzerinde göstermesi yerinde olacaktı.

Hava Ordusu'nun Kurmay Heyeti uzun tartışmalardan sonra savaşların öncelik sırasını gösteren bir çizelge hazırladı. En başta, «düşmanın hava kuvvetlerini yenmek» geliyordu.

Gizlice elde edilen haberlere göre Polonyalıların elinde 950 tane iyi ilk hat uçağı vardı. Bunların yaklaşık 150'si bombardıman, 315'i avcı, 325'i keşif, 50'si deniz, 100'ü de «irtibat»

uçağı idi. Alman havacılığı bunlara yalnız sayıca değil, kalitece de üstün durumdaydı.

Bununla birlikte eğer dikkat edilmezse bu uçaklar büyük ölçüde zararlara yol açabilirler, Alman akınlarının yolunu kesebilirler, kara kuvvetlerini, hattâ Alman topraklarını bombardıman edebilirlerdi.

Hava savaşının büyük teoricisi olan İtalyan Generali Giulio Douhet daha 1921'de, **(Hava egemenliği)** başlığını taşıyan ve birçok tartışmalara yol açan kitabında **«Havada kararın, yerdeki karardan önce verilmesi gerektiğini»** iddia ediyordu. Alman Hava Kuvvetleri de bu doktrine bağlı kalmaktaydı. İlk hedefi, Polonya üzerinde hava üstünlüğünü ele geçirmekti.

Donanma ile ordu kesin önemi olan harekâta giriştikleri sürece **«Hava kuvvetleriyle ordu ve donanma arasındaki işbirliği»** ikinci hedef olarak kalmaktaydı. Düşman askeri birlikleriyle ulaşım yollarına yapılacak hava saldırıları, kara harekâtına hemen yapılacak müdahalelere göre önceliğe sahip olacaklardı. Hücum uçakları da böyle yapıyorlardı.

Harekât istikrar bulursa düşmanın «kudret kaynaklarına karşı girişilen savaşlar» önem kazanmağa başlıyordu: Artık sözkonusu olan cephede değil de, düşman topraklarının içinde, onun savaş endüstrisine karşı faaliyet göstermekti.

Alman Hava Kuvvetleri hemen hemen bütün savaş boyunca bu öncelik sırasına bağlı kaldı. 30 gün süren Polonya seferi boyunca Alman silâhları öylesine üstündü ki bu öncelik sırasının pek önemi olmadı. Daha sonra

bu sorunlar zaferde ya da bozgunda büyük rol oynadılar.

4'üncü Hava Filosunun Richthofen'in elinden Stuka'larını alarak izlediği plânın izahını bunda görmek gerektir. Kara ordusu, hava ordusunun yığın halindeki desteğini öğleden sonraya kadar bekliyecekti.

Sabahın ilk saatlerinde Alman Hava Kuvvetlerinin yapılacak daha önemli işleri vardı. Bombardıman uçaklarıyla Stuka'lar düşmanın hava alanlarına, hangarlarına, uçuş pistlerine, alanların yakınındaki onarım atelyelerine ve buralarda bulunan uçaklara akın üstüne akın yapıyorlardı. Polonya uçaklarını her yanda araştırmaktaydılar.

Başlıca akınlar Krakovi üzerine yapılmıştı ki bu, daha önce kararlaştırılmış değildi. Çünkü daha kuzeyde harekât yapan birlikler hedeflerini bulamamışlar, ya da yola çıkar çıkmaz hava koşulları yüzünden güneye gönderilmişlerdi.

Krakovi üzerinde ise bulutlar dağılmış bulunuyordu. Daha şafak sökerken keşif uçakları hava alanının uçaklarla dolu olduğunu açık seçik görmüşlerdi. 4'üncü Bombardıman Filosu'nun altmış tane He 111'den oluşan 1'inci ve 3'üncü grupları Silezya'daki Langenau'dan havalandılar. 4'üncü Hava Ordusu'nun yalnız 4'üncü grubunda orta derecede faaliyet alanına sâhip bu uçaklardan vardı. Ötekiler Do 17E ya da Do 17Z uçaklarıydı.

3'üncü Gruba Komuta etmekte olan Yarbay Evers uçaklarına, düşman avcılarına daha iyi karşı koyabilmek için yanaşık düzende uçmalarını emretti. Fakat 4.000 metrede görünürde bir tek Polonyalı bile yoktu ve 76'

ncı Filonun 1'inci Grubunun iki kişilik uçakları da onlara boşyere eşlik ettiler. Krakovi sanki hafif bir buğu içinde gibiydi ama havaalanı açık seçik görünüyordu. Birkaç saniye sonra bombalar salıverildi. İki grubun herbiri 48 ton patlayıcı attı ve bombalar hedeflerine ulaştı.

Binbaşı Oskar Dinort komutasındaki 1'inci Gruptan oluşan ikinci hücum dalgası hangarlara, uçuş pistlerine saldırdı. Ondan sonraki iki grup aldanamazdı artık. Yangınlarla duman sütunları gerçi hedefi örtüyorlardı ama onlara yol da gösteriyorlardı. Albay Wolfgrang von Stutterheim 3'üncü Gruba yalama uçuş yaparak saldırmak emrini verdi.

«Uçan kalem» diye adlandırılan Do 17'ler bombalarını iniş ve kalkış pistlerinin üzerine çok düzgün birer dizi hâlinde salıverdiler. Topu topu iki sâniye süren bir düşüşten sonra 50 kiloluk bombalar seri halinde patlamaya başladı ve pistlerin beton kaplamasını her yana fırlattı.

77'nci Filo Brieg'e döndüğünde birçok uçaklar hasara uğramışlardı. Fakat bunda düşman uçaksavarlarıyla avcılarının hiçbir rolü yoktu Hepsi de kendi attıkları bombaların etkisiyle yerden sıçrayan beton parçaları yüzünden yara almışlardı.

Stuka'lar Kattowice ve Wadowice havaalanlarına da saldırdılar. 77'nci Filonun 2'nci Grubu Krosno ve Moderovka alanlarını harabetti. Daha sonra, hava düzelince Radom, Lodz, Skiernewice, Tomaszow, Kielce ve Tschenstochau alanları da 76'ncı Filonun hedefleri oldular.

Her yerde Alman pilotları başlıca düşman-

ları olan Polonya Hava Ordusunu yoketmeğe çalışıyorlardı ama bunu gerçekten başarabilmişler miydi?

İniş ve kalkış pistleri bombalarla delik deşik olmuştu. Hangarlar patlamaların şiddetinden çökmüş, cephaneler alev alev yanmağa başlamıştı. Her yanda yerde tahrip edilen tek ya da toplu haldeki uçakların iskeletleri hâlâ yanıyordu.

Bununla birlikte yine de bir huzursuzluk havası esiyordu. Saatten, saate gittikçe çetinlik kazanan bir sorun çıkıyordu ortaya: Polonya Hava Kuvvetleri neredeydi? Böyle bir şey görülmüş değildi hiç.

Baskın sayesinde düşman altyapısına ağır hasarlar verilecekti. Ama, Polonya Hava Kuvvetlerinin göklerde direnmesi, avcı uçaklarını göndermesi bekleniyordu. Böylece yapılacak kesin sonuçlu bir çarpışmada hangi taraf daha iyi savaşmışsa zaferi o kazanacaktı. Gerçi Alman Orduları Başkomutanlığının bildirisi:

**«Alman Hava Kuvvetleri bugün Polonya üzerinde hava egemenliğini ele geçirmişlerdir...»** diyordu ama aslında durum öyle değildi. Yalnız, arasıra birkaç Polonya avcı uçağı çıka gelmiş, fakat hemencecik püskürtülmüştü.

Polonya Hava Kuvvetleri çarpışmayı kabul etmiyor, bundan kaçınıyordu. Önce sanıldığından daha mı güçsüzdü acaba? Yoksa **«peçelenmiş»** alanlarda toplanmıştı da karşı saldırıya mı geçecekti? Alman Hava Kuvvetleri Başkomutanlığının bu sorunu ne denli ciddiye aldığını daha sonra göreceğiz.

Richthofen'in sınırın hemen yakınındaki

komuta postasında sabah saatleri yavaş yavaş geçiyordu. Generalle kurmayı Stuka'larını savaşa sokmak için sisin dağılmasını bekliyorlardı. Cepheden de haber gelmesi umudundaydılar. 16'ncı Kolordunun ilerleyişini destekliyeceklerdi. O ne gibi isteklerde bulunacaktı acaba? Düşmanın gösterdiği zorlu direnmeyi kırmak gereken yerlerde savaşa katılmak için yardım isteklerini bekliyorlardı.

Oysa Ordunun, Hava Kuvvetlerini unutmuş gibi bir hali vardı. Meğer ki bu kuvvetlerin kurmay heyetleri yerdeki birliklerle teması yitirmiş ve onların ihtiyaçlarından habersiz kalmış olsunlar...

Bütün bunlar Richthofen'in başına İspanya'da gelmişti. O zaman kendi başının çaresine bakmak, kendi irtibat subaylarını muhabere arabalarına bindirip ya da ellerine verici radyo aygıtları verip en ileri hatlara göndermek gerektiğini biliyordu. İhtiyaç halinde istek dolambaçlı yollardan değil de doğrudan geliyordu. Tümenden kolorduya kadar gidip sonra hava filosundan kendisinin bağlı olduğu hava tümenine kadar inerek gecikmelere sebep olan hiyerarşik yol, bu gibi hallerde kullanılmıyordu.

İspanya'da edinilen tecrübeyle yürütülen bu kişisel örgütlenmenin başka bir kesin yararı daha vardı. Bir kara birliğinin çarpışmaya girişmesi halinde cepheye gönderilen genç hava subayları havadan yapılacak bir müdahalenin başarı olanaklarını, yerdeki ve havadaki görüş alanını, son olarak da yapılacak müdahalenin tipini - bunun bombardıman uçaklarıyla mı, Stuka'larla mı yoksa sal-

dırı uçaklarıyla mı yapılması gerektiğini - daha iyi değerlendirebiliyorlardı.

Fakat 1 Eylül 1939 sabahı bu örgütleme işlemedi. «Kasap»ların kendi hedefleri vardı, Stuka'ların bir bölümü Wielun tahkimatıyla, bir bölümü de Lublinitz'i koruyan blokhavz hattıyla uğraşıyorlardı. Yapacak hiçbir şey yoktu kısacası.

Sonunda Richthofen'in canına tak dedi. Kendi Fieseler Storch tipi küçük uçağını getirtti. Yanına yalnız dürbünüyle haritalarını aldı. Uçağa atladı, alçaktan uçarak cephenin bir keşfini yapmak için hemen oracıktaki patates tarlasından havalandı. Panki üzerine yapılan saldırıyı gördü. Polonyalılar kendilerini ağır makinelilerle savunuyorlardı. Öyle alçaktan uçuyordu ki yaralanıp yere düşen Alman askerlerini dürbün kullanmadan da görebiliyordu.

Storch birdenbire Polonyalıların üzerinde uçmağa başladı, onlar da uçağa ateş etmeğe koyuldular. Attıklarını da vuruyorlardı.

Kabine isabet eden mermiler, yardımcı kanatları parçaladılar. Bir ağır makineli salvosu benzin deposunu deldi, benzin musluktan akarcasına akmağa, açık havada buharlaşmağa başladı.

Richthofen: «İnşallah bizim «düldül ateş almaz,» diye düşündü. Fakat sinirleri sağlamdı, talihi de pek yâver gidiyordu. Ne yapıp yaptı, yaralı «kuş» u piyadenin atış menzilinin dışına çıkarmayı başardı.

Epiyce açıktan dolaşarak sınıra döndü. Tam da vaktinde yapmıştı bu işi. Öksüren motor boşta dönüyordu çünkü. O sırada da

Storch komuta postasının yakınlarında yere indi.

Biraz daha zaman geçseydi refakatçi hava kuvvetleri komutanı savaşın ilk günü ölmüş olacaktı. Oysa düşman cephesi üzerinde alçaktan yapılacak o saçma uçuşları Richthofen'in kendisi pilotlarına yasak etmişti. Uçaksavar ateşinin arasından geçerek derinliğine, fakat yavaş yavaş dalış yapan uçağın savunmasız durumda oluşu dolayısiyle, Alman Hava Kuvvetleri Teknik Servisinin araştırma şefi olarak Richthofen, yine aynı nedenle yıllar boyunca pike bombardımanlarının şiddetle aleyhinde bulunmuştu. Savaş zamanında 2.000 metrelik bir pikeyi uzun süre imkânsız saymıştı. Fakat tarih kendisine iyi bir oyun edecek, aleyhinde bulunduğu Stuka'lar onun en kudretli silâhı haline gelecekti.

Kendisinin o gün yaptığı denemeyi, görevden dönen ve hepsi de yer savunmasının verdirdiği ciddî kayıpları bildiren raporları gözönüne alarak komutası altındaki kuvvetlere hemen şu emri gönderdi:

**«Kesin emir olmadıkça ve özel bir görevin yapılması gerekmedikçe alçaktan hiçbir uçuş yapılmıyacaktır.»**

Savaşın ilk günü de onu haklı çıkardı. Polonya uçaksavarları şakaya gelmiyorlardı!

Görüş koşullarının kötülüğünden ve sisten keşif uçakları da sıkıntı çekmişlerdi. Öğleye doğru şu bilgileri verdiler: 16'ncı Alman Kolordusunun sol kanadı karşısındaki Wielun'da Polonyalılar büyük ölçüde süvari yığınağı yapıyorlardı. Sonra Tschenstochau'ın kuzeyinde, Warthe nehri üzerindeki Dzialoszyn'e

piyade kolları yığıyorlardı. Zdunska Wola demiryolu üzerinde de askerî birlikler taşımaktaydılar.

Stuka'ları ilgilendiren bir işti bu. Komuta postasıyla 2'nci Filonun 1'nci Grubunun konaklama yeri Oppeln yakınındaki Steinberg üzerinde bulunuyordu. Askerler oradan çok güzel bir manzarayı seyredebiliyorlardı ama o gün kimsenin buna aldırdığı yoktu. Sabah yerine getirilen görevlerden sonra herkeste güçlükle gizlenebilen bir sinirlilik hali belirmeğe başlamıştı. Birdenbire 1'inci Grubun komuta postasında telefon çaldı. Grup şefi Binbaşı Oskar Dinort spor havacılığında da ünlü bir pilottu. Telefonda grubun bağlı bulunduğu 2'nci Eğitim Filosu'nun Komutanı Albay Baier konuşuyordu:

— «Dinort, yeni bir görev çıktı! Hemen aşağıya gel,» dedi.

Steinberg'in eteğindeki Nieder-Ellguth alanında Stuka'lar çok geçmeden motorlarını işleterek sığınaklarından çıktılar.

«Brifing» kısa sürdü, 30 tane Ju 87B havalandı. Sağlam, küt kanatları ve özel tipte, sâbit iniş takımları olan Stuka'lardı bunlar. Saat 12.50'de öncü müfrezesi havalandı. Sonra sıra gruba geldi, havalanan grup doğuya yöneldi.

Altlarından küçük köyler ve ıssız çiftlikler birer birer geçiyordu. Derken daha önemli bir kasaba göründü. İzlenen yöne göre burası Wielun'dan başka bir yer olamazdı. Komutan haritalarını açtı, ayrıntıları araştırmak için dikkatini hedefin üzerinde yoğunlaştırdı. O sırada birkaç kara duman sorgucu görüldü. Ana caddede bazı evler yanıyordu. Bura-

sı Wielun'a giden yoldu. Yol üzerinde de zar zor seçilebilen, küçücük bir solucan sürünüyordu. Düşman koluydu bu.

Dinort sol kanadı üzerinde çabucak bir dönüş yaptı, arkasına göz attı. Filotillalar savaş düzenine girmişlerdi. Ondan sonra da gözleri hedeften başka şey görmez oldu. Yüzlerce defa tekrarlanan manevralar ve hareketler bir makine intizamıyla, otomatik olarak birbirlerini izliyorlardı:

— Soğutucu kanatçıklar kapatılıyor,

— Kompresör kesiliyor,

— Sol kanat üzerine yaslanmak üzere hazırlık yapılıyordu.

— Dalış açısı 70 derece.

— Hız saatte 350-400-500 kilometreydi.

Frenler de o zaman dışarıya çıkarılıyordu: Hoş şeyler değildi bu kara noktalar...

Derken hedef göründü. Delice bir hızla büyüyor, irileşiyordu. Haritayı andıran ölü bir ülke üzerinde sürünen ne idüğü belirsiz bir solucan değildi bu artık. Aşağıda arabalar, askerler, atlar vardı.

Evet, atlar! Süvarilerdi bunlar! Süvarilere karşı Stuka uçakları, apayrı iki yüzyılın karşılaşmasıydı sanki .. Ama savaş bu, ne yaparsınız?

Aşağıda herkesi bir telâştır almıştı. Süvariler açık arazide yayılmağa çalışıyorlardı.

Binbaşı Dinort yola doğru saldırdı. Uçağının tümüyle nişan aldı. Yere 1.200 metre kala uçak lövyesinin üstündeki düğmeye bastı. Ju tipi uçak titredi. Bomba gövdeden ayrıldı, düşmeğe başladı.

Şimdi de düşmanla teması kesmek, dönüş yapıp yükselmek gerek. Düşman uçaksavarlarını aldatmak için de birkaç zikzak. Son olarak, durumu denetlemek için aşağıya bir göz atış. Bomba yolun yanıbaşında patladı... Tahta parçaları, kara duman sütunları... Öteki Stuka'lar da hedefin üstüne çullanıyorlar.

Otuz hücum yapıldı, otuz isabet kaydedildi. Uçaklar yükselmeğe, düşman uçaksavarlarının kendilerine doğru fırlattıkları ateşten ağın gözleri arasından sıyrılmağa, yeni bir saldırı için yine bir araya gelmeğe başladılar.

İkinci hedef, Wielun'un kuzey çıkış kapısı. Binbaşı Dinort büyük bir çiftlik binası gördü. Bir komuta postası vardı burda herhalde. Çevresinde askerler koşuşuyorlar, birlikler kocaman bir dörtken meydana getiriyorlardı.

Stuka'lar gerçi 1.200 metre yükseklikteydiler ama baştaki kol hiç göz kırpmadan saldırıya geçti. Uçaklar kanat üzerinde kayarak 800 metreye kadar dalıp bombalarını attılar. Birkaç sâniye sonra yükselen alevlerle duman, yerde olup biten faciayı gözlerinden gizledi. Silâh bakımından eşit olmıyan bir düşmanın dramıydı bu.

Fakat herşey bununla bitmedi. Şimdi de Stuka'ların babası olan Albay Schwartzkopff komutasındaki 77'nci Filonun 1'inci Grubu aynı hedefin üzerine saldırıyordu. Tam o sırada Wielun yakınında başka kıtalaların hareket halinde oldukları haber verildiğinden, 77'nci Bombardıman Filosu'nun Binbaşı Balk komutasındaki 1'inci Grubu yoketme işini tamamlama emri aldı.

90 Stuka ile bombardıman uçağı bir süvari tugayının toplanmış olduğu ufak alana bir-

kaç saat içinde saldırı üzerine saldırı yaptı. Tugayın arta kalanı karma karışık bir halde doğu yönünde kaçtı. Akşam, oradan birkaç kilometre uzakta süvariler küçük gruplar halinde toplanacaklardı. Birkaç saat sonra da Polonya sınırının temel direklerinden biri olan Wielun düşecekti.

Alman Hava Kuvvetleri kara çarpışmasına kesin bir tarzda müdahalede bulunmuştu. Tartışma götürmez bir şeydi bu. Şaşılacak şey de şu idi: Aldığı emirler uyarınca herşeyden önce düşman hava kuvvetlerini yoketmesi gerekirken o, savaşın birinci günü yapmıştı bu işi.

Fakat ortalıkta hiçbir düşman uçak grubu görünmemişti. Bu yüzden Alman filolarıyla filotillaları hemen ikinci görevlerini yerine getirmişler, kara ve deniz kuvvetlerini desteklemişlerdi.

Kuzeydeki 1'inci Hava Ordusunun Komutanı olan General Kesselring 1 Eylülün arefesinde öncelik sırasını baştan aşağıya değiştirmişti. Kolberg'de konaklıyan 1'inci Bombardıman Filosu'nun Komutanı Albay Ulrich Kessler'in emrine iki Stuka grubu daha vermişti. Bu uçakların hepsi birden Danzig körfezindeki Gdingen'de, Oxhöft'te ve Hela yarımadasındaki liman tesislerine, savaş gemilerine ve kıyı bataryalarına saldıracaklardı.

İlkin yoğun bir sis, tasarlanan darbeyi indirmelerine engel oldu. Yalnız birinci grup havalanabildi ve saat 6'ya doğru Polonya Deniz uçaklarının konaklamakta oldukları Putzig-Rahmel alanına saldırdı.

Sis ancak öğleye doğru Pomeranya'nın ve

Doğu Prusya'nın üzerinden çekildi. Bulutlar da Polonya üzerine doğru gerilemeğe başladılar. Öğleden sonra 20 bombardıman ve iki kişilik uçak grubu kaybolan zamanı kazanmak için hep birden havalandılar.

152'nci Filo'nun 1'inci Grubu Thorn havaalanının uçaksavar tesisleri ile yakıt stoklarını bombaladı. 26'ncı Filo'nun 2'nci Grubu Poznan-Luwica'daki demiryolu makaslarıyla binalarını ateşe verdi. 53'üncü Filo'nun 1'inci Grubu Gnesen'deki pistlerle hangarlara saldırdı. Sisin yoğunluğuna aldırmadan sabahleyin görevlerini yapan gruplardan biri olan 3'üncü Filo'nun 2'nci Grubu da Graulenz'in güneyindeki bir cephane deposunu havaya uçurdu. Öğleden sonraki hedefler Thorn, daha sonra Plozk, Lida ve Biala-Podlaska idi. Son olarak da 1'nci Hava Tümeninin 120 Stuka'dan oluşan bir birliği özel görevini başarıyla bitirdi. Bu birlik Danzig körfezindeki düşman savaş limanlarını bombaları altında ezdi.

1'inci Hava Ordusu bütün müdahalelere rağmen asıl hedefi olan Varşova'yı gözden uzak tutmadı. Göring'in emri gereğince kuzey ve güneydeki bütün bombardıman birlikleri toplanarak öğleden sonra Polonya'nın başkentine akın yapacaklardı. Parola: «Kıyı» idi. Kötü hava koşulları yüzünden bu akın sabahleyin iptâl edilmişti.

Varşova, ülkenin yalnız politik ve askerî merkezi değildi. Aynı zamanda birçok demir ve karayollarının en önemli kavşak noktası idi. Çeşitli uçak parçaları ve motorlar yapan fabrikalarıyla Varvoşa, havacılık endüstrisinin de merkezi hâlindeydi. Polonya havacılı-

ğını kesin biçimde çökertmek için darbeyi oraya indirmek gerekiyordu.

1'inci Eğitim Filosu'nun 2'nci Grubunun He 111 tipindeki uçakları Varşova-Okecie havaalanına bombardıman ederek saldırıya başlamak için Sambie'deki Powunden'den yola çıktılar. Görüş koşulları çok kötüydü ama av ve bombardıman uçakları yapan ulusal PZL fabrikasının atelyelerine birçok bombalar düştü.

Sonra uzun bir ara verildi. Havanın düzelmesi bekleniyor, akın her seferinde birer saat erteleniyordu. Nihayet saat 13.25'te Berlin yeşil ışık yaktı. 27'nci Filo barış dönemindeki alanları olan Delmenhorst, Wunstorf ve Hannover-Langenhagen'den havalanmak zorunda olduğundan, uzun bir mesafe aşması gerekiyordu. Hedef 750 kilometre uzaktaydı. «Kuzey» 2'nci Hava Orudusu, 1'nci «Doğu» Hava Ordusunun emrine Albay Behrendt'in komutasındaki 27'nci Filoyu verdi.

Saat 17,30'da her üç grubun He 111 tipindeki uçakları Varşova üzerine geldiler. 1'inci Eğitim Filosu'nun Doğu Prusya'dan gelen uçakları birkaç dakika sonra bombalarını kentin üç hava alanı üzerine salıverdiler 1'inci Filo'nun 1'inci Grubu olan Yüzbaşı Werner Hozzel komutasındaki bir Stuka birliği de işe koyuldu. Hedefleri, Babice ve Lacy radyo istasyonları idi. Bunları susturmak gerekiyordu.

Uzun zamandır beklenen şey de o zaman olup bitti nihayet. Polonya Hava Kuvvetleri karşı saldırıya geçti. İkinci Dünya Savaşının ilk hava çarpışması Varşova üzerinde cereyan etti. Varşova'nın hava savunmasını Bin-

başı S. Pwlikowski'nin «Kovalama Tugayı» üzerine almıştı. Yine onun komutasındaki otuz kadar PZL 11C tipi Polonya avcı uçağı, Alman bombardıman uçaklarını koruyan Me 100 tipi iki kişilik uçakların yolunu kestiler. Bir PZL 11C'nin ölüm halinde yaraladığı Binbaşı Grabmann'ın yerini Yüzbaşı Schleif (Şlayf) almıştı. Aşağıya bakınca Polonya avcı uçaklarının havalanmakta olduklarını gördü. Hemen üzerlerine daldı. Fakat Polonyalılar ustalıklı bir davranışla bu saldırıdan kurtuldular.

Tersine, bir Alman Messerschmitt'inin isabet almış gibi bir hâli vardı ve peşinde bir Polonya uçağı olduğu halde sürüklenmeğe başlamıştı. Fakat kurban durumunda olduğu açıkça belli olan bu uçak kendisini kovalıyan düşman pilotunu, arkadaşlarının bulunduğu yana doğru çekmenin yolunu buldu.

Yüzbaşı Schleif 80 metre ileride düşmanı nişangâhının içinde gördü ve bütün silâhlarıyla ateş açtı. PZL de düşerek yere çakıldı.

Aynı şaşırtmaca bir daha yapıldı. İki kişilik bir uçak isabet almış gibi yaptı, ötekiler ise pusuda bekliyorlardı. Birkaç dakika bile geçmemişti ki beş düşman avcı uçağı daha düşürüldü. Polonyalılar teması kestiler, Messerchmitt'lerin de çabucak üslerine dönmeleri gerekiyordu zâten.

3 Eylül günü, yâni savaş başladıktan iki gün sonra, Varşova üzerinde yeni bir çarpışma oldu. Bir kez daha 30 tane PZL 11C havalandı ve 1'inci Eğitim Filosu bir tek uçak kaybederek beş düşman uçağını düşürdü. Resmen doğrulanan 28 zafer kazanarak bu grup,

Polonya seferi sırasında en başarılı birlik adını hakketti.

1 Eylül günü saat 18'den başlıyarak sis öylesine yoğunlaştı ki 1'inci Hava Ordusu kesiminde hiçbir akın yapmak mümkün olamadı. Filonun Stettin yakınındaki Henningsholm'de bulunan komuta postasında General Kesselring'le Kurmay Başkanı Albay Speidel harita üzerinde akın yapılan yerleri ve bunların sayılarını işaretliyorlardı.

Kötü hava koşullarının yol açtığı gecikmelere rağmen savaşın o ilk gününde 30 görev yapılmıştı. Bunların 17'si düşmanın havaalanı, hangar ve fabrika gibi altyapı tesislerine yöneltilmiş, kara ordusunu desteklemek için 8 hareket, deniz hedeflerine karşı da 5 akın yapılmıştı.

Otuz kadar Polonya uçağı yerde tahrip edilmiş, 9 tanesi hava çarpışmaları sonucunda düşürülmüştü. Buna karşılık Almanlar 14 uçak kaybetmişlerdi. Bunların hemen hepsi, görevini çok iyi yapan Polonya uçaksavarlarınca düşürülmüştü.

Fakat yapılması tasarlanan büyük hava muharebesi yapılmış değildi. Polonyalılar ortalıkta görünmemişlerdi çünkü. Kesselring hemen o akşam verdiği raporda yalnız: «**Kesimin tümünde 1'inci Hava Ordusunun üstünlüğünü belirtmekle kalmıyor, düşman hava ordusunun hangi yerlerde bulunduğu da iyice bilinmemektedir.**» diye ekliyordu.

Bu veriler 4'üncü «Güney» Ordusu'nunkilere de tıpatıp uymaktadır. Alman Hava Kuvvetlerinin Berlin'deki kurmayının ertesi gün için hazırlamakta olduğu çalışma programı, onun durumu nasıl kaygı ile izlemekte oldu-

ğunu ispatlamaktadır. Kurmay heyeti alınması gerekli ihtiyat tedbirleri üzerinde hiçbir kuşkuya yer bırakmıyacak tarzda ayak direyerek şöyle demektedir:

**«2 Eylül günü 1'inci ve 4'üncü Hava Orduları düşman hava ordusuna karşı savaşa devam edeceklerdir... Özellikle Varşova, Deblin ve Poznan müstahkem şehirleri sürekli olarak gözetlenecektir... Başkomutanlık Polonya bombardıman uçaklarının bulundukları yerlerin bulunup belirtilmesini... dolayısiyle de gün doğar doğmaz gerekli bütün keşiflerin yapılmasını emreder... Böylece yerleri bulunup belirtilecek Polonya kuvvetlerine karşı hemen savaşa sokulmak üzere, bombardıman grupları yedekte tutularak uçuşa hazır bulundurulacaktır...»**

Alman Hava Kuvvetleri düşmanın ortaya çıkmasını bekliyordu. Polonya bombardıman uçakları saldırıya geçecekler miydi? Yoksa savaşın ikinci günü mü karşı saldırıda bulunacaklardı?



Filolar çok yüksekten Güney Polonya üzerinden uçuyorlardı. Uçaklar yanaşık düzende doğu yönünde uçmaktaydılar. Filotillaların ve grupların üçkenleri öylesine düzgündü ki görenler onları geçit yapıyor sanırlardı. 88 uçağın motorları da tıkır tıkır işliyordu. Dört bin metre aşağıda, yerde bu derinden gelerek insanın içine işleyen uğultu, pencerelerin camlarını titretiyordu.

2 Eylül günü Albay Martin Fiebig en öndeki birlikle beraber uçuyordu. **«General Wever»** adı verilen filoyu belirtilen hedeflere

doğru kendisi götürüyordu. General Wever Alman Hava Kuvvetlerinin 1936'da ölen ilk kurmay başkanıydı.

88 tane He 111 tipi uçak doğu yönündeki uçuşlarına olaysız olarak devam ediyorlardı. Yüzlerce göz havaya dikilmiş bakıyor, fakat filoya eşlik eden, kanatları da güneşte ışıldıyan ikişer kişilik uçaklardan başka şey göremiyordu. Ortada bir Me 110 filotillası vardı ancak. 2'nci Hava Tümeni daha büyük bir refakat gücünü gerekli görmemişti. 1015/1018 sayılı hedefler Deblin çevresinde bulunuyorlardı. Burası Varşova'nın 90 kilometre güneyinde, Vistül nehri üzerinde önemli bir kara ve demiryolu kavşağıydı. Orada bulunan en azından üç havaalanı, savaşın ilk gününde sağlam kalmıştı.

Saat 10'dan sonra Vistül nehrinin ince şeridi göründü. Gruplar ayrıldılar. Birdenbire zorlu bir uçaksavar ateşi başladı. Polonyalılar bir baraj ateşi açmışlardı ama çok kısa düşüyordu bu. Patlamaların küçük bulutları birkaç yüz metre aşağıda toplanıyordu.

Sonra He 111'ler işe başladılar. Bir gün önce olduğu gibi bombalar cephanelikten dışarıya fırlayıp Krakovi, Kattowice, Kielce, Radom ve Lodz üzerine inerek pistlerin üzerine düşüyorlar havaya bir toprak bulutu kaldırıyorlar, bir hangara isabet edince de küçük birer mantar biçiminde alevlerin yükselmesine yol açıyorlardı.

İki kişilik dört uçaktan oluşan bir topluluk, bombardıman uçaklarının giriştikleri işi tamamlamak için yere doğru daldı. Şurada burada duran ve bomba isabeti almıyan birkaç uçak görmüşlerdi. Sonradan en ünlü gece av-

cılarından biri haline gelecek olan Asteğmen Helmut Lent, doğruca iri uçaklardan biri üzerine yöneldi. Sağlam yapılı gövdeyle kanatları, Stuka'larınki gibi uzun ve dikdörtken biçimi kabini gördü. Hedefe yüz metre kala dört ağır makinelisiyle aynı anda ateş açtı. Polonya uçağı birkaç saniye içinde meşale gibi alev aldı. Lent yine yükseldi, geri döndü, başka bir kurbana yöneldi. İki kişilik uçaklar filonun öbür uçaklarının yanına döndüklerinde, yerde onbir uçak iskeleti yanarak eriyip bitmek üzereydi.

2 Eylül sabahı Deblin'deki havaalanları da Polonya'daki düzinelerce başka harekât alanlarının uğradıkları âkıbete uğradılar. Polonya Hava Kuvvetleri gökte savaşa tutuşmaktan kaçındığına göre, onun altyapısına yöneltilen saldırılar peşpeşe birbirini kovalıyordu.

Bütün gün keşif uçakları kuşkulu kuşkulu düşman havaalanlarını tâ Doğu Polonya'nın içlerine dek gözetlediler. Yerde bir uçak görür görmez, bombardıman grupları da hemen saldırıya geçiyorlardı.

Sabahleyin General Bruno Lörzer'in 2'nci Hava Tümeni'yle General Löhr'ün kurmaylarında gerilim saatten satte artıyordu. Kurmay başkanları ve harekâtı yönetmekle görevli subaylar her saat başı düşmanın durumu üzerinde açık seçik bilgiler gelmesini bekliyorlardı. Avcı uçaklarıyla ikişer kişilik uçaklardan oluşan filotillalar, Polonya Hava Kuvvetleri'nin akınlarını önlemeye hazır halde idiler. Fakat bekleyişleri boşa çıkacaktı. Polonya uçaklarının hiçbiri ortalıkta görünmedi.

Nihayet bölük pörçük haberler gelmeğe başladı. Tek ya da ikişer üçerlik gruplar halinde düşman uçakları Alman bombardıman birliklerine şurada burada saldırmışlardı. Bir hücum ve keşif uçağı sınır üzerinde rastgele dolaşmış, Gleiwitz'in kuzeyindeki Peiskretscham (Payskreçam) üzerine körlemeden iki bomba atmıştı. Öğleye doğru şu haber verildi: **«Polonya keşif uçakları kendi toprakları üzerinde bir çeşit ileri karakol hattı halinde devriye geziyorlar. Alman bombardıman uçaklarının yaklaşmakta olduğunu radyo ile** haber **veriyorlar.»**

Av uçakları, keşif uçakları vardı da bombardıman uçakları yoktu ortalıkta! Bombardıman tugayı ve onun PZL 37 **Elan** tipi çift motorlu modern uçakları yer yarılmıştı da içine girmişlerdi sanki.

Alman kurmaylarındaki kaygı yatışmağa başladı. Derken bir fikir belirip rağbet gördü. Sonradan resmî bir hâl aldı ve yabancı ülkelerde de yayıldı: «Polonya Hava Ordusu yerde havaalanlarına yapılan ilk saldırıların şiddeti yüzünden yokedilmişti.»

Alman Orduları Başkomutanlığı 2 Eylül 1939 günlü bildirisinde şunları haber veriyordu: «Pistler üzerinde ya da hangarlarda bulunan uçaklar yanmıştır. Polonya Hava Ordusu birliklerinin çok ağır hasara uğradıkları tahmin edilebilir. Alman Hava Kuvvetleri bütün Polonya toprakları üzerinde sınırsız bir egemenlik kurmuş bulunmaktadırlar...»

Fakat 1939'da Albay V. Heller'in komuta ettiği bombardıman tugayında grup komutanı olan, daha sonra da **Wing Commander** (Yarbay) rütbesiyle İngiliz Kraliyet **Hava**

Kuvvetlerinde görev yapmış bulunan Polonyalı Binbaşı F. Kalinowski, olayları büsbütün başka bir açıdan ve şöyle anlatmaktadır:

**«Alman Hava Kuvvetleri tam tamına bizim önceden tahmin ettiklerimizi yaptı. Polonya Hava Kuvvetleri'ni yerde yoketmeğe çalışmak için hava limanlarımıza saldırdı. Fakat, aradan zaman geçtikten sonra bu bönce birşey gibi görünmektedir. Bütün o günler boyunca büyük bir politik gerilim hüküm sürmüştü. Almanların niyetleri de apaçıktı. Bu koşullar altında Almanlar, Polonya Hava Birliklerinin barış zamanındaki alanlarda kalacaklarına sahiden inanmışlar mıydı? İşin doğrusu şu ki 31 Ağustos 1939 günü ilk hat uçaklarımızdan hiçbiri bu alanlarda değildi. Hepsi kırk sekiz saat önce kırsal bölgelerdeki askeri alanlara gönderilmiş bulunuyordu. Bu yüzden, Almanların yaptıkları hazırlık niteliğindeki hava saldırısı amacına hiç de ulaşamadı...»**

Kalinowski'ye göre pistlerde ve hangarlarda yokedilen uçaklar kullanılmaz haldeki, eski model uçaklardı. Savaşa girmeğe hazır - 160'ı av, 86'sı bombardıman, 150'si keşif uçağı ya da ordu emrine verilmiş uçak olmak üzere - 400 tane ilk hat uçağı ise savaşın ilk sekiz günü boyunca kendilerinden çok üstün bir düşmanla yiğitçe savaşmışlardı.

Olayların içyüzü ise şöyledir:

İki kişilik uçaklardan oluşan 76'ncı Filo'nun 1'inci ve 2'nci Filotillaları 2 Eylül günü öğleden sonra Lodz üzerinde serbest görev yaptıkları sırada Polonya avcı uçaklarıyla karşılaştılar. Çetin bir çarpışma başladı. Asteğmen Lent ve Teğmen Nagel bir PZL 11C

düşürdüler ama üç tane Me 110 düşerek yere çakıldı.

Sonraki günlerde «Lodz Ordusu»nun Polonyalı filotillaları birçok Alman keşif uçağını düşürdüler. Teğmen von Roon'un komutasındaki bir filotillâ 4 Eylül 1939 günü Polonyalılarla savaşa tutuştu. Yüksek kanatlı eski tip PZL'ler bu işlerin nasıl yapılacağını Almanların Me 109D'lerinden öğrendiler. PZL'lerin on bir tanesi alevler içinde düştüler, ya da ağır hasara uğramış bir halde zorunlu iniş yaptılar. Ayrıca Me 109D'ler havada Elan tipi son model bir bombardıman uçağı ile yerde üç tane başka PZL 37'yi tahrip ettiler.

İlk şaşkınlık ânı geçince Polonya bombardıman tugayı başarı kazanmaya başladı. Bu tugaya bağlı filotillâlar Alman zırhlı öncülerine birkaç kez ânî olarak saldırdılar. Daha 2 Eylül günü öğleden sonra, Doğu Prusya'dan gelerek Graudenz'e doğru ilerliyen XXI Kolordu, Alman Hava Kuvvetleri'nden yardım istemişti. Strasburg yakınındaki bir alandan kalkan düşman bombardıman ve saldırı uçakları boyuna Alman piyadesini hırpalıyorlardı.

Ertesi gün, X Ordu'nun orta kesiminin öncü birlikleri olan 1'inci ve 4'üncü zırhlı tümenler, Polonya bombardıman uçaklarının saldırıları yüzünden ağır kayıplara uğruyorlardı. Sonra Alman ilerleyişinin hızı ve Alman Hava Kuvvetleri'nin ulaşım yollarına ve ikmâl depolarına indirdikleri zorlu darbeler yüzünden, düşman hava kuvvetlerinin faaliyeti azaldı.

Kolinowski'de bu konuda şunları yazıyor:

**«8 Eylül durumun kesinleştiği gün oldu. İk-**

**mâl eylemi umutsuz bir hâl aldı. Kullanılmaz hale gelen uçakların sayısı gittikçe artıyordu. Elimizde yedek parça kalmamıştı. 16 Eylüle dek birkaç bombardıman uçağı saldırı yapabildi ancak... 17 Eylülde, henüz uçuş yapabilecek durumda olan uçaklar Romanya'ya sığınma emri aldılar.»**

İkinci Dünya Savaşının başlangıcında Polonya Hava Kuvvetleri, ülkelerini böyle korudular. Daha çarpışmaların ikinci haftasında hava kuvveti diye bir şey kalmamıştı artık.

General Sikorski Enstitüsü tarafından Londra'da yayınlanan ve Polonya'nın çöküş nedenlerini gözden geçiren birkaç ciltlik incelemede, Albay Litynski şu sonuca varmaktadır:

**«Alman Hava Kuvvetlerinin daha başlangıçta havaalanlarına, kara ve demiryollarına yaptığı saldırıların en korkunç neticesi, ulaşım ve haberleşme şebekesinin baştan başa tahribi olmuştur.**

**Daha savaşın ikinci gününde telefonlarla teleksler işlemez hale geldi. Emirlerle bildiriler birbirine karışıyor; en iyi bir ihtimalle de gidecekleri yere karma karışık bir halde ulaşıyorlardı. Metin tamamen değişmiş bulunmaktaydı. Ondan sonra da askerî komutanlık âciz hale geldi.»**

İlk bombardımanların kesin etkisi bu oldu. Hangarlarla pistlerin tahribi, aslında hiçbir rol oynamadı.

Zaten Alman Hava Kuvvetleri de bunun çabucak farkına vardı. Gerçekten, kara kuvvetleri birkaç gün sonra bombardımana uğrayan ilk havaalanlarını işgal ettiler. Bombaların etkilerini incelemekle görevli komisyo-

nun raporları; uğranılan düşkırıklığını açıkça belirtmektedir. Raporlarda özetle şöyle deniyordu:

**«Uçak hangarları bombalar için birer yemlikten ibarettir. Yerde tahrip edilen uçakların hepsi modası geçmiş tiptedir. Bombaların açtıkları huni biçimi çukurlar çabucak doldurulmuştur. Havacılık endüstrisine yöneltilen saldırılar ise yarar yerine zarar vermiştir. Almanlar bu endüstriyi hemen tekrar faaliyete geçirmek istemişlerdir.**

Bütün bunlar çok gizli tutuluyordu tabii. Halkın hiçbir şeyden haberi yoktu. Bitmez tükenmez dalgalar halinde saldıran bombardıman uçaklarının övgülerini, Alman Hava Kuvvetlerinin parlak zaferini ve pike bombardımanların moral bozucu etkisini duymak ona yetiyordu da artıyordu bile.»

## Stuka'nın Doğuşu

Yerde zırhlı birlikler, gökte de Stuka lar olmasaydı İkinci Dünya Savaşının başındaki Alman Yıldırım Savaşlarının bir anlamı kalmazdı. Düşmanda en ağır yaraları açan savaş araçları, Ju 87B tipindeki pike bombardıman uçaklarıydı.

3 Eylül günü öğleden sonra on bir Stuka, güçlü bir uçaksavar kuvvetinin savunduğu Hela savaş limanına saldırdı. Yüzbaşı Blattner'in filotillası Polonyalıların en modern savaş gemisi olan 2.250 tonluk **Gyrf** mayın gemisine hücum etti.

Geminin pupasına kaydedilen bir ilk tam isabet ve bordanın hemen yakınında patlıyan bombalar geminin rıhtımdan açılmasına sebep oldu. Fakat tekne hâlâ yüzüyordu.

Öğleden sonra Stuka'lar yine geldiler ve pike yaptılar. Bir yandan da canavar düdüklerini çalıyorlardı. Askerlerin (Jeriko'nun boruları) diye adlandırdıkları bu canavar düdükleri, uçaksavarların yarattığı cehennem havasına ayrı bir dehşet katmaktaydı İçinde Meinhardt ve Czuprna adlı assubayların bulundukları bir Stuka düşürüldü.

Fakat arkadaşları iyi nişancıydılar. Teğmen Rummel'le Asteğmen Lion hedefe birer isabet kaydettiler. Provasından ve teknenin ortasından isabet alan 1.540 tonluk **Wichr** destroyeri hemen battı. **Gryf** mayın gemisinin on kasarası paramparça oldu. Cephanelik ateş aldı. Sonunda Yüzbaşı Stein komutasındaki kıyı filotillâsı Polonya mayın gemisinin işini bitirdi.

Stuka'lar zırhlı ve piyade birliklerine de yol açıyorlar, böylece onların çabuk ilerlemelerini sağlıyorlardı.



Stuka'ların tarihi bir adamın adına sıkı sıkıya bağlıdır ki bu, Ernst Udet'tir.

Altmış iki hava zaferiyle o, Manfred von Richthofen'den sonra Birinci Dünya Savaşının akıllara durgunluk veren avcı pilotu olmuştu.

Udet en sıkı yasaklamaların hüküm sürdüğü yıllarda dahi hiçbir zaman yerde durmamış, bir takım hurda parçalarını bir araya getirerek bir «düldül» yapmış, fakat kendisini Müttefiklere gammazlamasınlar diye de tetikte durmuştu hep.

Eşi bulunmaz bir adamdı, şöyle biraz serbest kaldı mı akrobasi uçuşları yapardı he-

men; canını tehlikeye koyup yere sürtünürcesine «yajama» uçuşlar yaparak on binlerce seyirciyi coştururdu.

Yaklaşık olarak on iki defa düşen Udet her seferinde bir mucizeyle ölümden kurtulmuştu ama atlattığı her vartadan sonra yine pilot koltuğundaki yerini almıştı. Başka türlü yapmak elinde değildi. Çünkü havalarda uçmanın büyüsüne iyiden iyiye kaptırmıştı kendini.

27 Eylül 1933 günü Birleşik Amerika'daki Buffalo kentinde bulunan Curtiss-Wright fabrikalarına o zaman her yanda heyecan ve şaşkınlık yaratan ve «**Şahin**» diye adlandırılan «**Curtiss-Hawk**» uçağını yaptırmıştı. Bu sağlam, iki yüzeyli uçağı Ohio'daki Cleveland'da bir gösteri sırasında görmüştü. Kendisi de orada en cüretli gösterilerini yapıyordu. Hawk uçağı da havalanmış, taş parçası gibi yeryüzüne birkaç yüz metre kalıncaya dek dalış yapmış, sonra yine yükselmişti hemen.

Daha ilk anda Udet büyük bir şevk ve coşkunluk duymuştu .Tam kendisine göreydi bu uçak. Programına akılları durduran bir numara daha ekliyecekti.

İki yıl sonra bu hârikalardan ikisini eliyle okşuyordu. Bir türlü de inanamıyordu. Bu iki Curtiss-Hawk onundu demek! Amerikan makamlarının son anda bu uçakların dışarıya çıkarılmasına engel olmalarını bekliyordu. Hiç kuşkusu yoktu; pike uçuş askerî bakımdan önem kazanacaktı. Sözgelişi, Hawk uçağı çok yüksekten bir savaş gemisine çullanabiliyor, tek bir bomba ile onu batırabiliyordu. Fakat Udet'in Amerika Savunma Bakanlığı-

nın hiç de bu fikirde olmadığından haberi yoktu. Onun için ihraç lisansını elde etti.

Yalnız, bir mesele daha vardı. İki uçağın değeri küçük bir servete eşitti. 3.000 dolardan fazla tutuyordu! Udet gerçi çok para kazanıyordu ama parasını da har vurup harman savuruyordu! Böylesine yüklü bir parayı nereden bulacaktı?

Politikadaki büyük değişiklik işini kolaylaştırdı. Almanya'da naziler iktidara gelmişler, Birinci Dünya Savaşının en usta avcı pilotlarından olan Hermann Göring'i Hitler, Reich'ın Havacılık Komiserliğine atamıştı.

Göring gizlice yeni bir hava silâhı yapmak istiyordu. Birçok eski pilotlar sivil giysilerini çıkarıp bu işe koyuldular. Fakat Udet kabul etmedi. O, sadece uçmak istiyordu. Göring'in elinde ise o zaman için yalnız büro memurlukları vadı.

Fakat geleceğin Reich mareşali **«pike uçuş deliliği»**nden sözedildiğini duyunca, halkın sevgilisi olan bu ünlü pilotu da Naziliğe bağlamak için fırsat bildi.

Udet'le yaptığı bir konuşmada:

«Sen o iki Curtiss-Hawk'ı kendi hesabına satın al. Parasını biz sana öderiz,» dedi.

Göring «Biz» demişti ama Udet inanamıyordu buna. İçinde bulunduğu güç durumu Curtiss-Hawk firmasının ticaret müdürüne anlattı. Amerikalının gözleri faltaşı gibi açıldı.

— «Ne söylüyorsunuz siz B. Udet, para bizim bankaya yatırıldı bile!..» dedi.

Göring tek bir koşul ileri sürmüştü: Her iki uçak da Rechlin'de inceden inceye gözden ge-

çirilecekti. Alman Havacılığının teknik kontrol servisleri oradaydı.

İki Hawk uçağı teslim alınır alınmaz Berlin'den bir komisyon yola çıktı. 1933 yılının aralık ayında Udet'in kendisi ilk pike uçuşlarını yaptı. Dört kez helezonlar çizerek yükseldi, sonra kendisini taş gibi tepesi aşağı bıraktı, peşinden aynı şeyi hemen yine yaptı.

Yere indiği zaman koltuğundan kalkacak halde değildi. Serbest düşme hareketi ve hele uçağı yeniden havalandırmak için yaptığı çaba onu bitkin hâle sokmuştu.

Göring'in müsteşarı olan Ehrard Milch hemen cephe aldı. Bu hava kahramanının yüzünde bir damla kan kalmamıştı. Eğer Udet'in kendisi bile bu uçağa hâkim olamıyorsa, başka kim yapabilecekti bunu? Bu akrobasi de ne işe yarıyacaktı sonra? Çılgınlıktan başka şey değildi bu pikeler. Ne malzeme dayanırdı buna, ne de personel!

Bunun üzerine Berlin'den gelen komisyon kararını verdi:

**Bu uçak Hava Ordusunun ihtiyaçlarını karşılayamaz.**

Ama insanoğlu herşeye alışır. 1934 yılının yazından başlıyarak Udet öylesine bir ustalık kazandı ki yaptığı akrobasi numarasına pike uçuşunu da ekledi.

Son antrenman uçuşlarından birinde Tempelhof havaalanında ve her zamanki gibi uçağı doğrultup başını yukarıya diktiği sırada bir kaza oldu. Hawk uçağı pilotun baskısı altında şahlandı, fakat komutlara itaat etmedi, yönetilemez hale geldi, çıldırdı sanki. Uçak tam yere çakılıp parçalanacağı sırada Udet paraşütle atlıyarak canını zor kurtardı.

Bir kez daha hastaneye götürdüler onu. İnanılmaz bir talih cilvesi sonucu bir kez daha bu işten de yakayı kurtardı.

Fakat pike uçuş fikri yalnız Udet'i büyülemiş değildi. Teknik servisteki bazı subaylarla mühendisler de üstlerinin yasaklamasına rağmen bunun üzerinde çalışmağa başladılar.

Uçağı lâboratuar evresinden endüstri evresine geçirmek için gerekli koşulları açık seçik belirtiler. Uçak serbest düşüş hareketi sırasında yapılabilecek bütün deneylere dayanacak kadar sağlam olacak, hemen hemen dikine saldırıya geçebilecek, fakat frenler sayesinde hızı saatte 600 kilometreyi aşmıyacaktı. O zaman malzeme de, personel de bu ağır işe katlanabilecekler, dayanabileceklerdi.

Fakat motorların ayarlanıp yapımın yoluna konmasına sıra gelince ortaya bir takım güçlükler çıktı. 1935'te bunların gücü 600 beygiri aşmıyordu. Buna göre de uçak düşük hızlı ve dayanıksız olacaktı. Arkada ağır makineliyi kullanacak bir yardımcıya da yer bulmak gerekiyordu. Düşman avcı uçaklarının geriden yapabilecekleri saldırıları önlemek için bunu da yerine getirmek bir zorunluktu.

Stuka'ların teknik özellikleri biçimlenmeğe başlarken Alman Hava Kuvvetleri kurmayının birinci başkanı Tuğgeneral Walther Wever'in de bunun taktik yararlarına gittikçe daha çok aklı yatıyordu.

Yüksek irtifada yatay uçan bombardıman uçakları, bombalarını yüzölçümleri çok büyük olan hedefler üzerine atabilirlerdi ancak, o sırada iyi nişan almayı sağlıyan aygıt-

lar yoktu çünkü. Pike bombardıman uçağı ise, tersine, bütün gövdesiyle nişan alıyordu, buna göre de attığını vurma ihtimali çok daha büyük olmak gerekti! Daha az sayıda uçak ve daha az sayıda bomba ile, eski tip bombardıman uçaklarından oluşan bir filotillaya göre çok daha iyi sonuçlar elde edilebilirdi. Bu kanıt, terazinin kafesinde ağır bastı. Elde hammadde yoktu ve tasarruf tedbirleri ön plânda yer alıyordu.

Stuka'ların başta gelen düşmanlarından biri de hiç kuşkusuz Binbaşı Wolfram von Richthofen'di. Bu subay, Birinci Dünya Savaşının ünlü kahramanlarından olan Richthofen'in yeğeniydi. W. von Richthofen Berlin Teknik Yüksek Okulu'ndan çıkmış, doktorasını yapmış bir mühendisti ve teknik servisteki görevi dolayısiyle de yeni fikirleri ele alıp geliştirmek, uygulamak herkesten çok ona düşüyordu. Fakat Stuka'ya karşı her nedense büyük kuşku duyuyordu. Çok yavaş, çok hantal bir uçaktı bu. Attığını vurabilmesi için 1.000 metrenin aşağısına inmesi gerekiyordu. O zaman da gözden çıkarmak gerekti onu. Damın üstünde birsürü serçeye ateş eder gibi Stuka'lar da sürü halinde düşürülecekti. Düşmanın avcı uçakları da vardı ayrıca!

Yalnız, teknik servisin hakkını yememek için şunu da belirtmek gerektir: 1935 yılının baharından başlıyarak, yâni Richthofen bu servisi yönettiği sıralarda Stuka'nın yapımı endüstri aşamasına geçti. Birkaç fabrika birbiriyle rakip hale getirildi. Bunlar Arado, Blohm und Voss, Heinkel ve Junkers fabrikalarıydı.

Junkers başa geçmenin yolunu bulmuştu Daha 1933'te bu fabrikanın başmühendisi olan Pohlmann resim tahtasının üzerine eğilerek çalışmağa başlamıştı. Ju 87, askerlerin ileri sürdükleri koşullara tam tamına cevap veriyordu. Bunun üzerine hemen ilk deney uçaklarının yapımına başlandı.

Junkers'in büyük bir tecrübesi de vardı. 1930'dan çok önce İsveç'te, Malmö'deki fabrikası pike uçuş da yapabilen iki kişilik bir avcı uçağını, K 47'yi yapmıştı. Alman Hava Kuvvetlerinin istediği iniş frenleri bu uçakta vardı. Ayrıca pikeden sonra uçağın burnunu yeniden havaya diken otomatik aygıt, yüksekliği ölçen âlet sayesinde hemen harekete geçiyordu.

Yarışmanın başlangıcından birkaç hafta sonra Ju 87 modelinin ilk uçağı yapılıp hazırlanmıştı. Alçak ve küt kanatları, masif bir gövdesi, camlı uzun bir kabini, uzun pantolon paçalarına tutturulmuş sâbit bir iniş takımıyla güzel ve yakışıklı olmaktan çok uzaktı! Köylüleri andıran sağlam bir görünüşü vardı.

Deneyler birbirini kovaladı, iniş frenleri olmamasına rağmen pikeler gittikçe daha sertleşti. 1935 sonbaharının bir gününde de görünmeyen bir sınır aşılıverdi. Yardımcı kanatlar koptu, uçak yere çakıldı. Fakat teknisyenler cesaretlerini kaybetmediler; 2, sonra da 3 sayılı modellerle deneyler sürdürüldü.

1936 yılının Ocak ayında Udet nihayet eski silâh arkadaşlarının baskısına dayanamadı. Alman Hava Kuvvetlerinde albay rütbesiyle görev aldı, avcı uçakları müfettişi oldu. Fakat yine de kendini pike yapan uçakların geliştirilmesi işine adadı.

Siebel marka küçük yolcu uçaği ile fabrikadan fabrikaya giderek çalışmaları hızlandırıyordu. Baştan aşağı madeni, bir çift yüzeyli uçak hazırlıyan Arado'ya; yaptığı Ha 137 modeli uçak istekleri iyice karşılamıyan Hamburg'daki Blohm und Voss'a gidiyordu. Bu Ha 137 tek kişilik uçaktı ama Stuka'dan fazla olarak bir saldırı uçağı idi de.

Final karşılaşması Heinkel ile Junkers arasında olup bitti. Yandan güzel bir kesiti olan He 118'in pike sınavından da geçmesi gerekiyordu. Ju 87 modeli ile de Junkers arayı epey açmış olarak önde gidiyordu.

1936 yılının Haziranında işler bu haldeydi. Tam o sırada da Alman Hava Kuvvetleri önemli bir dönemeç noktasına geldi. Kurmay Başkanı General Wever 3 Haziran günü kendi kullandığı Heinkel-Blitz tipi bir uçakla Dresden üzerinde bulunduğu sırada yere çakılarak öldü.

9 Haziran günü de teknik servislerin şefi Stuka'ya karşı son saldırısına geçiyordu. LC2 4 017/36 işaretlerini taşıyan gizli bir direktif ile bu girişime son veriyordu:

**«Ju 87 tipini geliştirmek için yapılan bütün çalışmalar durdurulmuştur,»** diyordu. **«30-1 motorunun ve taşıyıcı uçağın değiştirilmesi işi yapılmıyacaktır. Ju 87 tipi yalnız komutanlık için inşa edilecektir. - Von Richthofen.»**

Fakat ertesi 10 Haziran günü Teknik Servis şefliğine General Wimmer'in yerine Ernst Udet geçiyordu. İlkin bu görevi kabul etmek istememişti. Çünkü masa başında çalışmaktan nefret ediyordu. Fakat bu sayede Stuka'nın zafer kazanmasını sağlıyacaktı.

Richthofen bu atamanın hangi anlama geldiğini kavradı ve İspanya'daki Kondor Lejyonu'nun Kurmay Başkanı oldu.

Stuka'nın ilk zaferiydi bu!

Geriye Heinkel'le Junkers arasında kesin bir seçim yapma sorunu kalıyordu. İki uçak da 1936 yılının gözünde boş ölçüştüler. Ju 87 hemen hemen dikey olarak pike yapıyor ve tam bir güvenlik içinde yeniden doğruluyordu. He 118 gerçi daha hızlı ve kullanışlıydı ama tecrübe pilotu eğik bir pike yapmaya cesaret edebiliyordu ancak. Çünkü uçak daha fazlasını kaldıramıyordu.

Udet bu konudaki kuşkularını gidermek istedi. Onu uyardılar ama boşuna. Bir He 118'e binerek pike yaptı. Bir kez daha paraşütle atlamak zorunda kaldı!

Zarlar atılmıştı artık. Pike uçağı Stuka Ju 87 doğmuş bulunuyordu.



Günlerden 15 Ağustos 1939. Cottbus havaalanında Stuka'ların motorları işliyordu. 76'ncı Filonun 1'inci Grubu olan Graz Grubu Silezya'da görev almıştı. General von Richthofen'in emrine girecekti. Barış dönemindeki konaklama yeri İstirya'nın bu güzel kentinin yakınında olduğu için, gruba «**Graz**» adı verilmişti. O gün Stuka'lar Sagan lândlarındaki Neuhammer'de yapılan manevra dolayısiyle Alman Hava Kuvvetlerinin komutanları önünde bir saldırı gösterisi yapacaklardı. Yanaşık düzende uçacak olan grup, çimento gövdeli sis bombaları atacaktı.

Yüzbaşı Walter Sigel filotillâ komutanlarına son talimatı da verdi. Bunlar uçuş düzeni

ve pike yapılırken uçaklar arasında bırakılacak boşlukla ilgiliydi.

Son meteoroloji raporu şu bilgileri veriyordu:

**«Hedefin üzerinde, bunun üçte ikisini gizleyen bir bulut küme'si vardı. Bulutların yüksekliği en çok 2.000, en az 900 metreydi. Daha aşağıda görüş koşulları iyi idi.»**

Buna göre saldırı yapılabilirdi. İlkin 4.000 metre yükseklikten iniş başlıyacak, sonra bulutların içinden pikeye geçilecekti. Uçağı doğrultmadan önce nişan almak için 300-400 metrelik bir yükseklik kalacaktı.

Yüzbaşı bir süre sessiz durdu. Sonra filotilla komutanlarına dönerek:

— «Benden öğrenmek istediğiniz başka bir şey var mı?» diye sordu.

Filotilla komutanlarından hiç biri bu sessizliği bozmadı. Komutan: «pek âlâ, haydi öyleyse» dedi.

Birkaç dakika sonra Stuka'lar havalandılar. Grup daha alanın üzerindeyken üçken düzenine girdi.

Savaştan az önce bütün Stuka gruplarında olduğu gibi, bu grupta da Ju 87B tipi yeni uçaklar vardı. 1.150 beygirlik motorunun gücü iki kat fazlaydı. 500 kiloluk bir bomba yükü ve saatte 300 kilometrelik bir hızla Ju 87B' nin faaliyet alanı yaklaşık olarak 200 kilometreyi bulmaktaydı şimdi. Çok uzun mesafelere gidemiyordu henüz. Fakat kara birliklerini desteklemek için bu kadarı yeterliydi. Stuka'lar da yalnız bu iş için yapılmışlardı zaten.

Grup, bulutların üzerinden uçarak hede-

fi olan Neuhammer'e yaklaştı. Yüzbaşı Sigel, emrindeki pilotlara savaş düzenine girmelerini emretti.

Baştaki grupla hedef üzerine ilk pikeyi o yapacaktı. Sağda yardımcısı Teğmen Eppen, solda makinist subay Teğmen Müller bulunacaktı. Peşlerinden 2'nci ve 3'üncü Filotillâlar, en arkadan da 1'inci filotillâ gelecekti.

Daha sonra bombardıman birliklerinde general rütbesine yükselen Teğmen Dieter Peltz komutasındaki bu filotillâda hiç kimse, bu uçuş düzeninin canlarını kurtaracağını aklına bile getirmiyordu.

Bu uçuşun talimini yüz defa yapmışlardı belki. Yüzbaşı kanadına yaslanarak dönüş yaptı, pikeye geçti.

Sütü andıran bir sisin içinde hepsi de onu izleyerek yere doğru dikildiler.

On saniye, onbeş saniye geçti. Dakikanın bu dörtte biriyle sis tabakasını aşmış olmaları gerekiyordu.

Fakat onbeş saniye ne kadar zaman eder? Hem zaten serbest düşüş halindeyken bunun ne kadar süreceği hakkında kim açık seçik bir fikir edinebilir ki? İbresi çılgın gibi oynıyan yükseklik göstergesine nasıl bakmalı? Sis tabakasından çıkar çıkmaz şimşek hızıyla bulunup ayırdedilmesi gereken hedeften başka bir şeyi nasıl düşünmeli?

Yüzbaşı Sigel alnında boncuk boncuk terlerin biriktiğini hissediyordu Umutsuz bakışlarını tam önüne dikmiş dalış yapmaya devam ediyor zeminin ortaya çıkması gereken yerden gözlerini ayırmıyordu...

Beyaz perde birden renklendi, sonra karar-

dı. Bir sâniyeden daha az bir zaman, Yüzbaşı Sigel'in durumu anlamasına yetti. Aman Allahım, karşısındaki bu daha koyu renk perde yerdi, topraktı, zemindi.

Topu topu yüz metre yükseklikteydi, peşinde bütün grubu olduğu halde boşluğa doğru pike yapıyordu.

Bir yandan lövyeye asılırken mikrofona bağırdı:

— «Lövyeyi çekin! Yerde sis var, sis!»

Orman kendisine doğru yükseliyordu. Derken bir mucize oldu, karşısına bir orman patikası çıktı. Junkers bu yola girdi, yükseldi, yol boyunca yerden iki metre yüksekte, ağaçların arasından yol aldı.

Sonra Yüzbaşı ihtiyatla, yavaş yavaş yükseldi, çevresine baktı nihayet. Solda Eppen'in uçağı ağaçların tepesine takılmış, orada asılı kalmıştı. Sağda komuta birliğinin ikinci «Çoban köpeği» olan, Müller'in uçağı alev alev yanıyordu. Başka bir şey göremiyordu bereket versin... Çünkü Teğmen Goldmann komutasındaki filotillânın tümü, yâni 9 Stuka da yere çakılıp parçalanmıştı.

Yalnız 3'üncü Filotillanın birkaç uçağı vaktinde gerekli manevrayı yapabildi. Ötekiler lövyeye umutsuzca asılıyorlar, yukarıya dikilip sonra, geriye, ağaçların üzerine düşüyorlardı.

1'inci Filotillanın en öndeki uçağının pilotu olan Asteğmen Hans Stepp kanadı üzerine yaslanarak dalmaya hazırlandığı sırada Grup Komutanının umutsuz sesini radyoda duydu:

— «Sis yere indi!» diye bağırıyordu.

Steppe hemen lövyeye asıldı, tekrar bulutların üstüne çıktı. Şimdi 1'inci Filotillânın tümü birden gökün yüksekliklerinde daireler çizerek arkadaşlarını arıyordu ama yalnız koyu renkli bir duman, bulut yığınının içinden geçerek onlara doğru yükseliyordu...

Alman Hava Kuvvetleri bir defada 13 Stuka birden kaybetmişti. 26 genç pilot da hayatlarını kaybetmiş bulunuyordu. Stuka'lara hep karşı çıkan ve yaklaşan savaş için onlardan ısmarlamak durumunda olan Wolfram von Richthofen de felâkete tanık olmuştu.

Hitler haberi öğrenince uzun süre ses çıkarmadı. Açık pencereden ilerilere doğru baktı. Boş inançlara pek bağlı olan bu adam o sırada kaderin bu uyarısını duydu mu acaba? O on dakika boyunca saldırı tasarılarına vereceği yön üzerinde çekindi mi? Bunu kimse bilmiyor.

Aynı gün General Hugo Sperrle'nin başkanlığında çalışacak olan bir savaş divanı toplantıya çağırıldı. Hiç kimse de cezalandırılmadı. Sis meteoroloji gözlemiyle manevra arasında geçen bir saatten az bir süre içinde yere inivermişti. Grup Komutanı da tehlikeyi görür görmez arkadaşlarını uyarmak için herşeyi yapmıştı.

76'ncı Filo'nun birinci grubu bütün öteki birliklerden getirtilen mürettebat ve uçaklarla tamamlandı. Savaşın daha ilk günü Polonya'da harekâta katılarak blokhavzlara, yol kavşaklarına, trenlere saldırdı, garlarla köprüleri bombardıman etti.

Neuhammer felâketi de çabucak unutuluverdi.



2 Eylül sabahı General Reichenau ve General Richthofen Stuka'ların özellikle General Schmidt'in 1'inci Zırhlı Tümeni'ni desteklemesi gerektiği sonucuna vardılar. Bu tümen XVI Kolordunun öteki birliklerini çok geride bırakarak Warthe nehri üzerindeki köprüleri koruyan, kuvvetle tahkim edilmiş Tschenstochau kentine doğru ilerliyordu. Alman Hava Kuvvetleri de düşmanın tankların öncülerine karşı yapacağı bütün karşısaldırıları durdurmakla görevliydi. Ayrıca savunmasız olan güney cephesine göz kulak olacak, gerekirse onu koruyacaktı.

2'nci Filonun birinci grubuyla 76'ncı Filonun birinci grubundan kırk Stuka, Polonya birliklerinin trene bindirildikleri Piotrkow garını dikkatli bir özenle bombardıman ediyorlardı. Albay Schwartzkopff'un 77'nci Filosu da peşpeşe birkaç kez Radomsko kesimindeki düşman kollarına saldırmıştı. XI ve XIV Kolordular Dzialoszyn üzerinden Warthe nehrine doğru ilerliyorlar, zorlu bir Polonya direnişini çökertmek için onlar da hava desteği istiyorlardı.

Richthofen keşif filotillâsı Radomsko'nun güneyinde, Warthe nehrindeki büyük köprünün üzerinde sürekli olarak bir Do 17 uçağı bulunduruyordu. «Uçan kalem» dekilerin görevi yalnız Polonyalıları gözetlemek değildi. Durmadan bombayla ya da ağır makineliyle saldırılar yaparak onların köprüyü havaya uçurmalarını önlemekti. 1'inci Zırhlı Tümen var hızıyla bu önemli köprüye doğru ilerliyodu.

Ertesi 3 Eylül günü 1'inci ve 4'üncü Zırhlı Tümenler - bir gün önce akşama doğru Wart-

he üzerindeki iki köprüyü ele geçirdikten sonra - nehrin kuzeyine geçmiş bulunuyorlardı. XVI Kolordunun öncüleri olan bu iki tümen düşman cephesinin çok gerilerinde harekâtta bulunuyorlar, Radomsko'yu geçerek Kamiensk ve Piotrkow doğrultusunda ilerliyorlardı.

Albay Baier'in 2'nci Filosunun iki Stuka grubu Dzialoszyn'e saldırdı. Aynı anda da XI Kolordu tamamen felce uğramış gibi görünen düşman karşısında hiçbir kayıba uğramaksızın şehri işgal etti.

X Ordunun kuzey kanadındaki bu hedefler ele geçer geçmez Stuka'larla bombardıman uçakları güney kanadında savaşa tutuştular. Orada, Tschenstochau'ın güney doğusunda düşman kuvvetlerinin güçlü bir grubu ve ilk büyük Polonya birliği olan 7'inci Tümen Alman Hava Kuvvetleri'nin baskısı altında silâhlarını teslim etti.

Beri yandan Alman Hava Kuvvetleri de her gün ve her saat bütün X Ordunun cephesinin ilerisinde harekâtta bulunmağa devam ediyordu. Tarihte ilk defa olarak güçlü hava birlikleri de kara harekâtına karışıyorlar, Almanlar da Polonyalılar da bu kuvvetlerin dehşet verici etkinliği karşısında şaşırıp kalıyorlardı.

Alman Ordusu için bu o kadar yeni, o kadar bilinmeyen bir şeydi ki hava kuvvetlerinin olanaklarını kavrayamadığından tehlikeli durumlarda onun yardımına başvurmadığı oluyordu. Çoğu zaman Hava Kuvvetleri kendi yardımını zorla kabul ettirdi.

Hiçbir şey önceden düşünülmemiş olduğundan, bu işbirliği ortaya bir takım sorun-

lar çıkmasına yol açıyordu. Tankların coşkun ilerleyişi yepyeni bir şeydi. Cephe neredeydi? Düşman neredeydi? Alman öncü birlikleri neredeydiler? Richthofen irtibat subaylarını en ilerideki kıtalar arasında dağıtmasaydı hiçbir bilgi edinemiyecekti.

Beri yandan olaylar çıkıyor, Alman uçaklarının Alman hatlarını bombaladıkları da oluyordu. Birlikler kendi cephelerini gösteren işaret levhalarını en iyi tarzda kullanmayı bilemiyorlardı. Stuka'lar düşmanın doğu yönünde çekilmesini önlemek için öylesine canla başla uğraşıp didiniyorlardı ki, 8 Eylül günü Vistül üzerindeki Gora ve Kalwarja köprülerini 1'inci Zırhlı Tümenin burnunun dibinde havaya uçuruyorlardı. Oysa bu Tümenin öncü birlikleri nehrin batı kıyısına ulaşmış bulunmaktaydılar. Bu köprüler yıkılmamış olsalardı hızla ilerliyen birlikler nehri geçerek düşmanı kovalamağa devam edeceklerdi.

Fakat bu gibi yanlışlıklar olağan değildi. İşin aslını da değiştirmiyorlardı. «Uçan topçu» yalnız düşman cephesine karşı doğrudan saldırılar yapmakla kalmıyor, cephe gerisindeki bütün muhabere ve ulaşım araçlarını da sürekli olarak ezdiği için Alman kuvvetlerinin ilerleyişinde önemli bir rol oynuyordu.

Yollar, köprüler, demiryollarındaki yarmalarla dolgular yıkılıyor, onlarla birlikte en önemli ulaşım yolları, araçları da çöküyordu.

Dehşetli bir kargaşalık vardı. Düşman kendini toparlıyamıyor, kendi harekât plânını bir türlü uygulayamıyordu. Cephe gerisinde yapılması çok zorunlu yer değiştirmeler gittikçe daha çok, çaresi bulunmaz bir kargaşalık haline geliyordu.

Polonya seferinin dördüncü gününden başlıyarak, ilkin yavaş yavaş gerileyen bir düşmanın frenlediği Alman ilerleyişi niteliğini değiştirmeğe başlamış, peşpeşe yapılan yarma ve kovalama hareketleri halini almıştı. Düşman, Alman birliklerinin hızlı ilerleyişi karşısında teması bir türlü kesemiyordu ki bir çevirme hareketiyle onları kuşatabilsin.

Polonyalılar, Almanların ilerlemeğe devam ettikleri yolların kıyılarındaki ormanlara sığınıyorlardı. Alman Hava Kuvvetleri üstünlüğü elinde tuttuğundan, gündüzleri de gizleniyorlardı. Geceleyin kırlardan, tarlalardan ilerliyerek doğuya, Vistül nehrine doğru yol alıyorlardı. Başlarında komutanları olmasa bile tek kurtuluş çaresinin, nehrin öbür yakasına ulaşmak olduğunu biliyorlardı. Çünkü orada yeni bir cephe kurabileceklerdi.

Almanlar da bunu iyi biliyorlardı. Polonya ordusu Vistül'ün batı kıyısında kuşatılıp silâhlarını teslim etmek zorunda bırakılmalıydı. Nehrin doğu kıyısına geçmemesi gerekti. Almanların doğu kıyısına ondan önce ulaşmaları zorunluydu.

Bu nedenle bir yarıştır başladı.

### İlza gecesi.

7 Eylül günü Alman keşif birlikleri Lysa Gora'nın kuzey doğusundaki orta yükseklikte, ormanlarla kaplı sıra dağlarda ve Radom'un güneyinde düşman kuvvetlerinin yığınak yaptıklarını haber verdiler. Sanıldığına göre bunların ağırlık merkezi İlza köyünü çevreliyen büyük ormanların içindeydi. Doğuya, dolayısiyle de Vistül'e doğru ilerliyorlardı.

Ayın 8'inde General von Reichenau onları kuşatmaya hazırlandı. XIV Kolordu kuzeyde düşmanın yolunu kesmek için Radom'dan geçerek Deblin üzerine ilerliyordu. Batıdan gelerek yavaş yavaş ilerliyen IV Kolordu, Polonyalıların ters yönde bir yarma hareketi yapmalarını önliyecekti. XV Kolordu da sağ kanadıyla düşmanın gerisinde hızlı bir hareket yaparak bütün bu manevraları tamamlıyacaktı.

8 Eylül günü şafak sökerken 3'üncü Hafif Tümenin Komutanı General Kuntzen, Ditfurth taktik grubunu İlza ve Radom yönüne keşif yapmağa göndermişti.

Bu grup 9'uncü Bindirilmiş Avcı Alayı'nın Komutanı olan Albay von Ditfurht'un adını taşıyordu. Grupta bu alaydan başka 67'nci Tank Alayı'nın 2'inci Bölüğü, 80'inci Topçu Alayı'nın 1'inci Taburu ve 22'nci Uçaksavar Alayı'nın 1'inci Taburunun dört bataryası da vardı.

Bu sonuncu birlikler Alman Hava Kuvvetlerine bağlıydılar. Son günlerdeki kudurmuşçasına ilerleyiş sırasında gerçi hiçbir Polonya uçağı göklerde görünmemişti ama Alman birlikleri yine de düşman uçaklarının yapabilecekleri bir saldırıyı her an püskürtmek için bu hareketi izliyorlardı. Taburun ardından gelen araştırma ve keşif birlikleri, yolların tıkanıklığı yüzünden gecikmişlerdi. Bataryalar ise en önde idiler.

Elde araştırma aygıtları bulunmadığından bunları hava hedeflerine karşı kullanma olanağı yoktu. Buna karşılık bataryalar kara savaşı için bütün etkinliklerini koruyorlardı. Piyadeler de, topçular da çıplak gözle görü-

lebilen yer hedeflerine karşı yapılan sıyırtma atışlarda bunların obüslerinin delici gücünü bilirlerdi.

Ditfurth taktik grubu öğleye doğru İlza'dan birkaç kilometre uzakta bulunan Pilatka'ya ulaştı, orada mola verecekti. Tam o sırada «Eski Orman Patikası» denen yüksekçe bir yerden avcılar üzerine zorlu bir ateş açıldı. Ilza'ya giden yolların üzerinden toz bulutları yükseliyordu. Kuvvetli düşman kolları bu yol üzerinde acele acele yürümekteydiler. Kuzey doğuda da birliklerin hareket halinde oldukları seziliyordu. Güney batıda, ormanlarda sükûn hüküm sürmekteydi ama buralarda Polonyalılar karınca gibi kaynaşmakta olsalar gerekti.

Düşman topçusu ardsız aralıksız ateş ediyordu. Ilza'nın 3 kilometre batısındaki 241 râkımlı tepeden bu topçu bütün savaş alanına hâkim bulunmaktaydı. 8'inci Bindirilmiş Avcı Alayının 2'nci Bölüğü savaşa tutuştu ancak birkaç yüz metre ilerliyebildi.

Birlikleri Pilatka'ya geldikçe, von Ditfurth bunları köyün batısında mevzie sokuyordu. Avcılar sarp bir bölgeden geçerek yavaş yavaş ilerliyorlardı. «Fakat Eski Orman Patikası» na bir kilometreden daha az uzaktaydılar, daha fazla yaklaşamıyorlardı. Orada da korkunç bir ateş, onları oldukları yere mıhlamıştı.

Saat 13,20'de Uçaksavar Taburunun Komutanı Binbaşı Weisser bataryalarının başında olduğu halde Pilatka'ya girdi. Albayın komuta postasına ulaşmak için tüfek ve ağır makinelilerin ateşi altında sıçramalar yaparak ilerlemesi gerekiyordu. Von Ditfurth ona Pi-

latka'dan geçip gitmesini, piyadeyi doğrudan doğruya desteklemek için de bataryalarını İlza yolunun güneyine yerleştirmesini emretti.

İlk olarak 5'inci bataryanın 20'lik altı topu gürlemeye başladı. Onları üç başka top izledi. Bir müfreze de yedekte kaldı.

Atışı yönetmekte olan Teğmen Seidenath (Zaydenat) dokuz topunun ateşini İlza'nın güneyine yöneltti. Cepheden yapılan saldırı ilerliyemediğine göre o nokta zorlanacaktı.

Bunlar olup biterken 2'nci ve 3'üncü bataryalar da 88'lik toplarıyla biraz daha doğuda mevzilendiler. Şartlar hiç de kendilerine elverişli değildi. 105'lik öbüs toplarının yanında bir çukurluğa yerleşmişlerdi. Polonyalı gözlemcilerden arazinin engebeleri sayesinde gizleniyorlardı ama uzun boylu iş göremiyorlardı. Buna karşılık öbüs topları eğri atışlarını ileriden aldıkları bilgilere göre ayarlıyorlardı. Fakat başka türlü hareket etmek de imkânsızdı. Bir asker düşmanı görebilmek için bir tümseğin ardından başını çıkarmıya görsün, kurşun yağmuru daha ateş etmeğe bile vakit kalmadan bütün topçuları yokediveriyordu.

Bu yüzden 88'lik bataryalar uzaktaki hedeflere ateş etmekle yetinmek zorundaydılar. Birdenbire obüsleri Ilza'nın kuzeyinde, Almanların burnunun dibinden geçip giden bir Polonya kolunun ortasına düşmeğe başladı. Buna karşılık topçular iki kilometreden daha az bir uzaklıkta cereyan etmekte olan çetin piyade savaşına müdahalede bulunamıyorlardı. Atış açıları çok açıktı çünkü.

İleride, ilk hatta 5'inci Batarya'nın 20'lik

topları iyi iş görüyorlardı ama güneye doğru atış yapmak istediler mi, batıda o bölgeye hâkim olan Eski Orman Patikası'ndaki ağır makinelilerin ateşiyle karşılaşıyorlardı. Yer değiştirdikleri her sefer, Polonya ağır makinelilerinin kesik, fakat zorlu atışlarına uğruyorlardı.

Sonunda durum çekilmez bir hâl aldı. Batarya Komutanı Yüzbaşı Röhler üç toptan oluşan 3'üncü takımın Polonya ateş hattından çekilmesini emretti. Bu üç top birbiri arkasına yeni bir mevzie yerleştirildi. Bunun faydası da gece çarpışmalarında görüldü.

Saat 18. Topçunun, tankların ve alev makinelerinin desteklediği bir ilk Polonya karşı saldırısı, güneyde Alman piyadesinin ve uçaksavarlarının ateşiyle durduruldu. Polonyalılar kendilerini güpegündüz saldırıya geçecek kadar güçlü hissediyorlardı. Gece durum ne olacaktı öyleyse?



246 râkımlı tepe, Alman cephesinin ilerisinde, Eski Orman Patikası'ndan ancak 800 metre kadar uzaktaydı. Obüs toplarının gözlemcileri oraya yerleşmişlerdi. Öğleden sonra yer yer bir takım mitralyöz ve tanksavar topu yuvalarının yerlerini bulmuşlardı. Ne yazık ki topçuları da, 20'lik uçaksavar topları da yeni mevzilerinden oraya ulaşamıyorlardı.

İleriye, 246 râkımlı tepeye bir uçaksavar topu yerleştirmeyi düşündüler.

Bu 5'inci Bataryanın üçüncü topuydu. Askerler ilkin bunu 246 râkımlı tepenin ardındaki bir tümseğin üzerine çakırdılar. Fakat bu yetmedi. Bunun üzerine topçular topu

varhızıyla inişten aşağıya indirler, aldıkları hızdan yararlanarak yokuşu tırmanacaklardı böylece. Fakat 800 kiloluk çelik yığını yarı yolda kala kaldı. Gözlemci subaylar da yardım etmek için koştular. Nihayet top doruğun hemen altına getirildi.

Atışı düzenleme işini girişildi. Topa mermi sürüldü. Nişancı Kniehase hedefi dürbünle inceledi ve yerine yerleşti. Çevresinde bulunanlar biraz soluk alıyorlardı.

Tam Polonya mitralyözlerinin en tehlikelisi mermi şeridini değiştirmek için sustuğu sırada subaylarla topçular, nişancı da yerinde oturduğu halde topu ileriye doğru ittiler. Birkaç sâniye sonra da 20'lik top doruğun üzerinde sanki bir tepsinin içindeymiş gibi ortaya çıktı.

Kniehase vakit kaybetmedi, hedefe önce bir kez, sonra bir kez daha ateş etti. Kırk obüs düz atışla hedefe tam isabet kaydetti.

Biraz sonra Kniehase topu ile birlikte geriye, sığınağa indi. Tam zamanıydı. Polonyalıların ateşi boş alanı tarıyordu şimdi.

Sekiz defa subaylarla topçular topu tepenin doruğuna çıkardılar. Top da salvosunu hiç korunmadan, açıkta olduğu halde gönderdi. Her defasında da bir mitralyöz ya da bir tanksavar yuvası susturuldu.

Bindirilmiş avcılar seri halindeki bu başarıyı sevinç çığlıklarıyla selâmlıyorlardı. Saatlerden beri yere kapaklanmışlar, ne bir metre ileriye, ne bir metre geriye gidebiliyorlardı. Rahat bir soluk alabilmişlerdi nihayet.



Son olarak da Kniehase Eski Orman Patikası'nın hâkim bir noktasında bulunan yüksek bir gözetleme kulesine nişan aldı. Oraya yerleştirilmiş olan ağır makinelilerin önünde mükemmel bir atış alanı vardı. Kniehase dört salvoda kulenin mazgallarıyla sahanlığına 80 tane öbüs gönderdi.

Polonya mitralyözleri sustular ama 20'lik obüsler kuleyi alaşağı edemediler. Düşman yeni mitralyözlerle yeni askerler gönderecekti oraya.

Saat nerdeyse 19'a geliyor, karanlık bastırmak üzere bulunuyordu. 246 râkımlı tepeyi ışgal etmekte olan subaylarla askerler birdenbire şaşırarak arkalarına döndüler. Bir Alman traktörü sâkin sâkin homurdanarak tepenin doğu yamacını tırmanıyor, peşinden de 88'lik bir topu sürüklüyordu.

Binbaşı Weiss, tek başına iş gören 20'lik topu ağır öbüsleriyle desteklesin diye bu toptan ayrılmaya karar vermişti.

Top getirildi, mevzie yerleştirildi. Atışa hazır duruma geldi. Fakat doruk çok dar olduğundan top sendeliyordu. Subaylarla askerler kazmalarla küreklere yapıştılar. Ona sağlam bir yer hazırlamak için canlarını dişlerine takarak çalışmağa başladılar.

İşi çabuk bitirmek gerekiyordu. Gece bastırmak üzereydi. 88'lik top bir obüs yolladı ama çok uzun düştü. O sırada top yine sendelemeğe başladı. Hemen sağlamca bir yere oturttular. İkinci bir atış tam kulenin içinde patladı.

Üçüncü obüs destek duvarının kocaman bir parçasını olduğu gibi yerinden kopardı.

Obüsler birbirini kovaladı. Çok geçmeden de yıkıntılarla toz topraktan başka şeyi havalandırmaz oldular. Tam zamanıydı, çünkü karanlık bastırmıştı.

246 râkımlı tepe boşaltıldı, iki uçaksavar topu bağlı oldukları bataryaya geri götürüldü. Albay von Ditfurth karanlığa rağmen mevzilerini şimdi elde tutabileceğini sanıyordu. Elinde yedek de yoktu artık. Bütün birlikleri ilk hatta savaşa tutuşmuş bulunuyorlardı.

Saat 20'den biraz sonra yığın halinde yapılan bir ilk saldırı, Alman cephesini geriletti. İlza'dan gelen düşman tankları Pilatka yönünde ilerliyorlardı. Albay von Ditfurth elinde tüfek, kendi komuta postasını koruyordu. Bir mitralyöz salvosu onu biçti, Taktik Grup Komutanı öldü.

Alman piyadeleri her yerde geriliyorlardı. Tek tek ya da gruplar halinde, avcılar uçaksavar toplarının mevzileri arasından geçerek geriye gidiyorlardı. Saatlerdir karşılaştıkları şiddetli ateş yüzünden bitkin haldeydiler. Alman Hava Kuvvetlerinin genç subayları askerleri toplayıp topları arasında yeni bir savunma hattı kurmayı başardılar. Ama Polonyalılar çıka gelmişlerdi bile. 5'inci Batarya'nın tam orta yerinde ortaya çıkıverdiler birden. Asteğmen Seidenath elinde tabanca, onları toplarına beygir gibi koşulmaya ve bunları Polonyalıların gelmekte oldukları batı yönüne doğru çevirmeye zorladı.

20'lik toplar da hemen ateşe başladılar. İş buna dökülünce, Polonyalılar pek usta değillerdi.

Uçaksavar topları iyi dayandılar. Fakat

birbirini izleyecek olan gece saldırılarına nasıl karşı koyulacaktı?

Saat 19,30'da Yüzbaşı Röhler taşıt kolunun arabalarıyla birlikte geride durmakta olan ışıldak birliğine ileriye doğru yer değiştirmesini emretmişti. Onlar yer değiştirirken Polonyalılar da İlza-Pilatka yolu üzerinde saldırıya geçtiler. Genel çekilişin kargaşalığı içinde iki ışıldak parçalandı ama öbür ikisi sağlam kalmıştı. Bunları kullanmakla görevli askerler üzerlerine doğru gelen insan seli karşısında kendilerine yol açarak sonunda 5'inci Batarya'ya ulaştılar. Düşman bunu iki kanattan kuşatmaya başlamıştı bile.

60 cm.lik bu iki ışıldağı Asteğmen Seidenath'a Allah göndermişti gerçekten. Eğinti olarak kullandığı alanı aydınlatmak için ışıldakları ihtiyatla iki yanına yerleştirdi...

Gece zifiri karanlıktı. Saat 23,30'a doğru Polonyalıların komutları çok yakından duyuluyordu. Asteğmen her topun yanına giderek:

«Atışa hazırol!» komutunu verdi.

Bu sırada sağdaki ışıldak yandı. Gözleri kamaşan Polonyalılar siperlendiler. Uçaksavar topları durmadan dövüyordu onları. Üç sâniye sonra birinci ışıldak söndü, bunun üzerine soldaki ışıldak Polonyalıları gaafil avladı. Sonra yer değiştirerek, yeniden yanarak, Polonyalılar daha ağır makinelilerini mevzie sokmağa vakit bulamadan savaş alanını tekrar aydınlatarak, ışıldaklar Almanlara savaşın kaderini değiştirme olanağını sağladılar.

Bir çeyrek saat sonra Polonyalılar geri çekilmeye başladılar. Yapılan iki saldırı da sonuç vermedi.

Saat 5,30'a doğru 5'inci batarya düşmanla sessizce teması kesmek ve sekiz kilometre gerideki toplanma hattına gelmek için emir aldı.

Başka yerlerde ise olaylar hızla gelişti. Her ikisi de 88'lik olan 2'nci ve 3'üncü Batarya'lar üç saatten beri çok üstün kuvvetlerin saldırılarına hedef oluyorlardı. Güneydeki ormanlardan çıkan düşman karanlıktan yararlanıp ne pahasına olursa olsun kuzey - doğuya, Vistül'e doğru kendine bir yol açmak istiyordu.

En zorlu saldırı saat 4,10'da oldu. Çok sayıda Polonya askerleri hücuma geçerek tepeye tırmandılar. Uçaksavar topçuları süngü ile göğüs göğüse çarpışarak toplarını korudular. Komutanları olan Binbaşı Weisser'le Yüzbaşı Jablonski ve daha başka subaylarla askerler öldüler.

Nihayet 5'inci Batarya'nın üçüncü takımı 20'lik toplarıyla Polonyalıları yandan dövmeye başladı ve bu hücum da bir kan deryası içinde son buldu. Topçular kendi boy siperlerinden dışarıya fırlıyarak karşı saldırıya geçtiler ve Polonyalıları oradan 800 metre uzaktaki, ilk yola çıktıkları mevzilerden daha da öteye kadar kovaladılar.

Fakat bu yiğitçe hücum tehlikeyi gideremedi. Yeni yeni mitralyözler Uçaksavar bataryasının mevziini taramaya başladılar, Polonyalılar yine hücuma geçtiler. Şimdi 1'inci Taburun komutasını ele almış bulunan Teğmen Rückwardt, yardımcısı olan Asteğmen Haccius'u iki kez tümenin kurmayına göndererek yardım istedi.

Bir kez daha piyade savaşı oldu. Almanlar

kaygılı kaygılı ellerinde kalan cephanenin hesabını yaptılar. Bereket versin tam o sırada tepenin arkasından dört Alman tankı çıkarak her yana ateş etmek suretiyle savaşa katıldı. Bunun üzerine düşman kaçmaya başladı.

67'nci Tank Alayı'nın 2'nci Bölüğünden olan bu dört tank, uçaksavar bataryalarını son anda çok çapraşık bir durumdan kurtarmış oldular. Topçular onların koruması altında toplarını traktörlere koştular. Yalnız üç tane 88'lik top kamaları alındıktan sonra harap olmuş traktörlerinin yanında bırakılacaktı.

Artık sabah olmuştu. Bataryalar da Pilatka'dan çıkan ve düşman tarafından kullanılan yolda son hızlarıyla ilerlemeye başladılar. Sağdaki ve soldaki hendeklerden Polonyalılar arabalara ateş ediyorlardı.

Teğmen Rückwardt en baştaki topu iki kez traktörden çözüp onunla ateş ettirmek zorunda kaldı. 88'lik top düşman saflarında bir gedik açtı. Kafile de ölümle burun buruna gelmiş bir halde hemen buradan ileriye doğru yol aldı.

Sekiz kilometrelik çılgınca bir koşuşmadan sonra, Alman hatları göründü.

8 Eylülü 9 Eylüle bağlıyan «İlza Gecesi» böyle geçti işte.

Bu çarpışma 16'ncı Polonya Tümeni'nin kalıntılarına Vistül yolunu kapamış oldu. Uçaksavar birliklerine efsanevi ünlerini sağlıyan çarpışmaların birincisi de bu oldu.

Gün doğarken Polonyalılar çekilmeye başladılar. Almanlar da kıskacı kapamışlardı za-

ten. Saat 9'da 3'üncü Hafif Tümen yeni bir tank hücumu daha yaptı ve İlza kesimini temizledi.

Richthofen'in elindeki, hücum uçaklarının dışında kalan bütün hava birlikleri Radom'un güneyinde kuşatılmış bulunan beş-altı tümenin üzerine çullandılar. Savaş alanının üstünde yere değercesine alçaktan uçarak şoseleri, köy yollarını, köyleri boyuna taradılar, durup dinlenmeden yeni avlar aradılar kendilerine.

77'nci Filoya bağlı filotillânın komutanı olan Yüzbaşı şunları yazıyordu: **«Tanklarımızın üzerindeki beyaz haç, izlenecek yolu gösteriyordu bize. Onların ilerledikleri yönde hemen yoğun Polonya birlikleriyle karşılaşıyorduk. Değdikleri yerde patlıyan 50 kiloluk bombalarımız bu toplulukların içinde büyük kayıplara yol açıyordu. Sonra yere sürtünürcesine alçaktan uçarak ağır makineliyle hücum ediyorduk. Yerde öyle bir kargaşalık var ki anlatılamaz.»**

9 Eylül günü Richthofen kuşatılan bu tümenlerin üzerine 150'yi aşkın Stuka, bombardıman uçağı ve iki kişilik uçak saldırttı. Kara birlikleri de kıskacı gittikçe sıkıştırmağa başladılar. 13 Eylülde İlza'daki ağaçlık bölgede bulunan son Polonya birlikleri silâhlarını bırakarak teslim oldular.

Bununla birlikte Radom muharebesi ikinci derecede bir çarpışmadan ibaretti. Polonya seferinin asıl hedefi, Polonya'nın başkenti olan Varşova idi. XVI Kolordunun iki zırhlı tümeni daha 7 Eylülde düşmanın Piotrokow'un iki yanındaki savunma hattını yarmışlardı.

8 Eylülde 1'inci Zırhlı Tümen Garo Kalwarja'da Vistül nehrine doğru ilerlerken, 4'üncü Zırhlı Tmen de Tomaszow'un kuzey doğusunda ana yolun kontrolünü ele geçirdi. Bu noktadaki bir levhada **«Varşova - 125 kilometre»** sözleri okunuyordu.

Hava Kuvvetlerinin bütün garlara, demiryollarına ve trenlere yaptıkları bombardımanlardan Almanlar şimdi yararlanmağa başlamışlardı. Polonyalılar uc noktalardaki Alman Zırhlı Birliklerine takviyelerle karşı koyacak durumda değillerdi.

8 Eylül günü öğleden hemen sonra ,2'nci Filonun ikinci grubuna bağlı hücum uçaklarının da havadan eşlik ettikleri cüretli bir akından sonra 4'üncü Zırhlı Tümen, Varşova'nın dış mahallelerine varmıştı. Saat 17'de General von Reichenau **«Açık Şehir»**i bir baskınla ele geçirmeğe karar verdi.

Polonyalılar şehri savunmaya kalkışırlarsa 4'üncü Hava Ordusu'nun Stuka'larıyla bombardıman uçakları Varşova'yı koruyan kilit noktalarına saldıracaklardı.

Buna göre ortaya şöyle bir soru çıkıyordu: Polonyalılar başkentlerini savaş alanı haline getirecekler mi?

### Varşova açık şehir mi?

Tomaszow yakınındaki Wolborz adlı Polonya harasının hemen yanıbaşında bulunan oldukça düzgün bir alana 2'nci Uçak Filosu'nun İkinci Grubu yerleşmişti. Refakat hücum ve av uçaklarıyla Stuka'lar birkaç gün savaştıktan sonra piyadenin durmadan ilerleyişini kendi **«Uçan topçular»**ıyla desteklemek için Polonya Hava Kuvvetleri'nin kırsal

bölgelerdeki alanlarını kullanmak zorunda kaldılar.

Wolborz'daki alan da daha önce denenmiş bir yöntemle deneyden geçirildi. Yöntem şuydu: «Eğer tıklım tıklım yüklü bir binek otomobili bir alandan fazla sarsılmaksızın geçebilirse bizim Hs 123'ler de oradan havalanabilirler.» Havalanmak için 200 metrelik bir mesafe gerekiyordu bu uçaklara.

9 Eylül gününün sabahında bir Dieseler Storch tek başına Varşova yönünde havalandı. Binbaşı Spielvogel günlerden beri ilk hatlar üzerinde kendisi keşif uçuşu yapmağı âdet edinmişti. Böylelikle filotillâlalarını ateş hattına göndermeden önce onlara daha açık seçik talimat verme olanağını buluyordu. O gün zırhlı birlikler Varşova'ya gireceklerdi. Olup bitenleri biraz da havadan seyretmek için ayrı bir sebepti bu.

Assubay Szigorra'nın kullandığı Storch tipi uçak, yolların üzerinden alçaktan uçuyordu. Binbaşı Spielvogel dikkatini gözlediği şeyler üzerinde toplamıştı. Önünde evlerin damlarından meydana gelen bir damlar denizi vardı. Burası Varşova idi. Tam aşağıya bakılınca yıkılmış hangarlar ve bombaların açtığı derin çukurlarla delik deşik olmuş geniş bir alan görülüyordu. Burası da Okecie havaalanıydı. Savaşın ilk günlerinde sık sık bombardıman uçaklarıyla Stuka'ların saldırılarına hedef olmuştu.

Spielvogel Alman zırhlı birliklerini gördü. Havaalanını geçmişler, Mokotow ve Ochota kenar mahallelerine doğru ilerliyorlardı. Storch şimdi de düşmana doğru yönelmişti «Kasap»ları için peçelenmiş sığınaklar, diren-

me yuvaları, barikadlar gibi hedefler arıyordu.

Binbaşı birdenbire Varşova-Radom demiryolu üzerindeki dolma toprak bölüme yerleştirilmiş bir hafif uçaksavar bataryası gördü. Polonyalılar ateş etmeğe başladılar. Obüs parçalarıyla tüfek mermirleri kabinin ve gövdenin içinde çatırdamağa başladı. Karnından yaralanan assubay Szigorra olduğu yere yığıldı.

Spielvogel lövyeyi yakaladı ama geriye dönemedi. Yere inmesi gerekiyordu. Bu işi de tam altında bulunan yolun üzerine, Polonya savunmasının tam ortasına, Alman zırhlı birliklerinin 600-700 metre uzağına yapacaktı.

Polonyalıların sürekli ateşine rağmen Storch yere çakılmadı, yolun üzerine indi. Spielvogel yere atladı, ağır yaralı olan pilotunu dışarıya çıkarmak için uçağın çevresinden dolaştı, uçak her an ateş alabilirdi. Fakat başından yaralanarak o da olduğu yere yığıldı.

Biraz sonra da Alman piyadeleri iki havacının cesetlerini Storch'un yanmakta olan iskeletinin yanıbaşında bulacaklardı. Hepsine babaca bir şefkat gösterdiği için ast'ların çok sevdikleri bir yedeksubay olan Binbaşı Spielvogel'in yerine Grup Komutanlığına 4'üncü Filotilla'nın Komutanı olan Yüzbaşı Otto Weiss atandı.



Bunlar olup biterken 4'üncü Zırhlı Tümen aldığı emirler uyarınca Polonay başkentinin eğri büğrü sokaklarına daldı. General Rein-

hardt elindeki zayıf kuvvetleri güneyden ve güney batıdan olmak üzere üç koldan Mokotow, Ochota ve Wola dış mahallelerine doğru ilerletti. Bir akşam önceki gibi, zorlu bir baraj ateşiyle karşılaştı.

Sağlam yapılı direnç yuvalarına ve savunma mevzilerine yerleşmiş olan Polonyalılar geceden yararlanarak takviyeler getirtmişler, barikadlar yapmışlardı. Varşova'yı direnmeden bırakmağa hiç de niyetli değillerdi.

Alman saldırısı gelişiyor, tanklar ilerliyor, onların ardında siperlenen hücum birlikleri de peşlerinden geliyordu. Birdenbire herkesin ne olduğunu çok iyi anladığı bir ıslık sesi duyuldu. Ağır obüsler Almanların ilerlemekte oldukları sokaklara düşmeğe başladı.

Hiç kuşku yoktu artık. Polonyalılar Vistül'ün öbür yakasındaki Praga kenar mahallesinden Varşova'nın batısındaki kenar mahalleler üzerine ateş ediyorlardı.

Demek oluyor ki başkentlerini canlarını dişlerine takarak ve kendi yuvalarını feda ederek savunacaklardı. «Açık şehir» diye bir şey sözkonusu olamazdı artık.

Böyle yapınca Richthofen'in uçaklarına da saldırı işaretini vermiş oldular. Stuka'lar Tschenstochau ve Kruszyna'da kurdukları ileri hat alanlarından havalanmağa başladılar. Albay Schwartzkopff'un 77'nci Filo'suna yeni bir grupu - 51'inci Filo'nun Üçüncü Grubu - eklenmişti. Böylece şimdi Richthofen'in elinde beş grup, yani yaklaşık olarak 140 Stuka vardı.

1 ve 2 Eylül günlerindeki saldırılardan beri bu kadar büyük sayıda pike uçağı ilk kez bir-

likte harekât yapacaklardı. Vistül'ün kolayca seçilebilen parlak şeridini nirengi noktası diye alan Stuka'lar sırayla kanatları üzerine yatarak hedeflerine çullanıyorlar. Beri yandan da «Jeriko'nun boruları» diye adlandırılan korkunç canavar düdüklerini öttürüyorlardı.

Köprüler insanın içini burkan bir çabuklukla nişangâhların içinde büyüyorlardı. Fakat bu köprüler uçak pilotlarına daha iyi yol göstermekten, hücum edilecek bölgelerden her hava birliğinin payına düşeni daha iyi belirtmekten başka şeye yaramıyorlardı. Hedefler, yâni kentin batısını döven o ağır bataryalar nehrin doğu yakasındaydılar. Stuka'lar uçaksavarların korkunç ateşine aldırmadan bombalarını attılar, doğruldular ve yükseldiler.

Başka Stuka'lar da ana caddelere ve Praga'dan doğu yönünde çıkan demiryollarına hücum ediyorlar, böylece Polonya birliklerinin yaptıkları hummalı hareketleri durdurmak değilse bile yavaşlatmağa çalışıyorlardı.

Batıda direnme sertleşti. Hücum uçakları işe karışmak zorunda kaldılar. Piyadeler ise sayıları gittikçe çoğalan barikadlarla karşılaşıyorlardı.

Saat 10'a doğru 35'inci Tank Alayı'nın ve 12'nci Avcı Alayı'nın öncüleri Varşova merkez garına yaklaştılar. Fakat orada tek bir adım ilerliyemeden oldukları yere mıhlanıp kaldılar. Üstelik kilometrelerle uzanan sokaklar boyunca yanları düşmana tamamen açık bulunuyordu. Tek bir sert hücum iki alayı öteki Alman birliklerinden ayırabilirdi.

General Reinhardt tehlikeyi gördü. Savaşın geçici olarak durdurulmasını emretti. Öncüler kenar mahallelere doğru çekilmeye başladılar.

Reinhardt 16'ncı Kolordu'ya ve ağır kayıplara uğradıktan sonra şehrin içindeki çarpışmaları durdurmak zorunda kaldığını bildirdi. «Beklenmiyen kudrette birlikler Varşova'yı savunduklarına göre, dört piyade taburunun eşlik ettiği tek bir zırhlı tümen kesin darbeyi indirmek için yetersizdir,» diyordu.



Geride de yine böyle beklenmedik bir durum ortaya çıkmıştı. Göring'in verdiği kesin emre rağmen Alman Hava Kuvvetleri Varşova üzerine yapacağı saldırıdan vazgeçerek başkentin batısında büyük bir tehlikeyle karşılaşmış olan 8'inci Ordu'nun yardımına koşmak zorunda kalmıştı.

Von Reichenau komutasındaki 10'uncu Ordu Varşova'ya ve Vistül'ün yatağının merkezi bölümüne doğru ilerleken, kuzeyde, Lodz kesiminde kendisinin yanını korumakta olan General Blaskowitz komutasındaki 8'inci Ordu'yu bir sıra zorunlu yürüyüşler yapmak zorunda bırakmıştı. Şimdi de Varşova'ya saldıran ve hızla ilerliyen birliklerin ardında açılan gediği kapamak için teması kesmemesi gerekiyordu.

Fakat 8'inci Ordu'da topu topu dört piyade tümeni vardı. Ve bunlar doğu yönünde ne kadar ilerlerlerse kendi yanlarını da o kadar çok korumak zorundaydılar.

Biraz daha kuzeyde, aşağı yukarı eşit kuv-

vette Polonya birlikleri de Alman saldırısına paralel olarak aynı hedeflere doğru geri çekilmekte olduklarından, bu tehlike daha büyük bir hâl alıyordu. Hedefler ise doğu yönü, Varşova ve Vistül'ü aşmaktı.

Polonya birliklerinin çekirdeğini «Poznan Ordusu» meydana getiriyordu. Her iki Alman saldırısı daha kuzeyde ve daha güneyde yapılmış olduğundan bu ordu o zamana dek hemen hemen kayıp vermemişti. Dört piyade ve iki süvari tümeniyle hâlâ bütün savaş gücüne sahip bulunmaktaydı. 4'üncü Alman Ordusu'nun Bromberg üzerine yaptığı saldırıyı güneye doğru yer değiştirerek savuşturmayı başaran «Pomerelya Ordusu»nun birlikleri de Poznan Ordusuna katılmışlardı.

Bu iki orduya komuta eden General Kutzreba karşısına çıkan fırsatı daha 3 Eylülde açıkça görmüştü. Güneye doğru zayıf noktaya, yâni 8'inci Alman Ordusu'nun kuzey kanadına hücum edecekti. Fakat Polonya Başkomutanlığı buna razı olmadı. O zaman Kutzreba, komutasındaki tümenlere hiç düşünmeden geri çekilmesini emretti.

Polonyalılar geceleri yürüyerek, gündüzleri ormanlarda gizlenerek Alman keşif uçaklarından kurtuldular. Bu uçakların gördükleri birkaç yürüyüş kolu, bütün bir ordunun Almanlara arkadan saldıracağına işaret sayılamazdı.

8 ve 9 Eylül günleri Polonya'lılar Vistül'le onun bir kolu olan Bzura arasındaki Kutno kesimine ulaştılar.

Bzura'nın karşı kıyısında General von Brisen'in komutasındaki 30'uncu Alman Piyade Tümeni 8'inci Ordu'nun ardçılık görevini ya-

pıyordu. Kırk kilometre üzerine yayılmış, yâni hemen hemen saydam bir örtü gibi uzanmış bulunuyordu.

General Kurtzeba eline geçen fırsatı ikinci kez kaçırmıyacaktı. 10 Eylül gecesi Bzura'yı güney yönünden geçti. Alman hatlarını birkaç noktada yardı. 30'uncu Alman Piyade Tümeni geri çekildi.

Polonyalıların ilk ve tek saldırı hareketiydi bu. Almanları köklü tedbirler almak zorunda bıraktı.

Varşova ve Vistül üzerine hızla ilerliyen General Blaskowitz'in 8'inci Ordusu geri dönmek ve arkasındaki açık gedikleri kapamak zorunda kaldı.

10'uncu Alman Ordusu ise daha önce Varşova'nın dış mahalleleri önünde bulunuyordu. O da Bzura üzerine yürümek için geri dönmek zorunda kaldı. Daha sonra Stalingrad Ordusuna komuta edecek olan 10'uncu Ordu Komutanı Tuğgeneral Friedrich Paulus'un aldığı bu taktik tedbir, onun ne düşündüğünü açığa vuruyordu. Bzura nehri üzerinde Polonyalıları savaşa zorlıyarak kuşatıp yokedecekti.

Durum öylesine vahimdi ki, savaşın başından beri ilk kez olarak güney orduları grubu hemen 11 Eylülde güçlü Hava Kuvvetlerinin Kutno kesimine karşı savaşa sokulmalarını istiyordu.

Aslında bu, havada ya da yerde, Varşova üzerine saldırı demekti.

10'uncu Ordu'nun genel karargâhının yakınındaki Konskie Havaalanı'nda olup bitenler bu bakımdan daha da şaşırtıcı görünmek-

tedir. 11 Eylül sabahı Hitler ve kurmayı bir Ju 52 uçağından indi. Cepheyi denetlemeğe gelmişlerdi. Onları General Von Reichenau karşıladı ve ordusunun yalnız on günlük bir savaştan sonra Varşova'ya girdiğini gösterişli bir tavırla bildirdi.

Richthofen söylenenleri yanlış duyduğunu sandı. Yapılan çekilme hareketi hakkında tek söz söylenmiyecek miydi? Bzura nehri üzerinde gelişmekte olan tehlikeli durum için söylenecek hiçbir şey yok muydu?

Hemen kendi komuta postasına döndü. Refakat uçaklarının işe karışmaları her zamankinden daha gerekli hale gelmişti.

2'nci Filo'nun ikinci grubu Wolborz harası yakınindaki alanından havalandı. Yüzbaşı Weiss her birlik komutanına ulaşılması gereken hedefleri gösterdi. Bzura'nın güneyindeki düşman kollarına Piatek ve Bielawy'de çok alçaktan uçularak hücum edilecekti. Düşman saldırısını ne bahasına olursa olsun durdurmak gerekiyordu. Bu sefer «kasaplar» düşmanı bulmakta hiç güçlük çekmediler. Koskoca bir ordu güneye doğru ilerliyordu.

On günlük tecrübe, pilotlara Hs 123 tipi çift yüzeyli uçaklarının başlıca silâhının ne olduğunu öğretmişti .Bu ne kanatlarının altında taşıdıkları 50'şer kiloluk iki bombaydı, ne de motorun üzerindeki iki mitralyözdü. Sadece kulaklara hitabeden bir şeydi. Pervanenin çıkardığı korkunç gürültü.

Pilot gösterge tablosuna çabucak göz atıyordu. Dakikada 1.800 devir, tamam! O zaman birdenbire ağır makineliyle ateş ediyordu boyuna.

«Kasaplar» düşmanın on metre üstünde uçuyorlar, birliklerde kargaşalık ve panik yaratıyorlardı. Askerlerle atlar darmadağın oluyorlar, taşıt araçları birbirlerine girip ayrılmaz hâle geliyorlardı. Böyle bir hücuma uğrayıp da karma karışık olmıyacak bir yürüyüş kolunu düşünemezdi insan.

Hücum uçakları ateş açmağa bile cesaret edemiyorlardı. Ağır makinelileri pervanenin kanatları arasından ateş ediyordu. Bu kadar yüksek bir devir sayısıyla pervaneyi paramparça edebilirlerdi!

Düşman üzerine attıkları bombaların az sayıda olduğu düşünülürse rüzgârın bir yandan girip öbür yandan çıktığı bu açık, eski tek kişilik uçaklar akıllara durgunluk verecek sonuçlar elde ediyorlardı. Beri yandan, birçok Stuka grupları da Radom yakınındaki yeni alanlarından havalanarak çarpışmalara katılıyorlardı. Bzura nehri üzerindeki köprüler yıkıldı, üzerinde düşmanın ilerlemekte olduğu yollar tahrip edildi, tank ve taşıt kolları ezildi.

Günlerden beri demiryollarına ve Vistül'ün doğusundaki uzak endüstriyel hedeflere saldırmakta olan bombardıman filotillâları da Bzura'daki çarpışmaya katıldılar. Bunların arasında General Grauert'in komuta ettiği ve Polonya seferinin başlangıcında 1'inci Pomeranya Hava Ordusu kadrosunda iş gören 1'inci Tümen özellikle göze çarptı. Tuchel lândlarındaki çarpışmalar sona erince de bu birlik Silezya'daki 4'üncü Hava Ordusu emrine verildi.

Sonra da General Kessler komutasındaki 1'inci, Albay Siburg komutasındaki 26'ıncı,

Albay Fiebig komutasındaki 4'üncü filolar düşmanı sırayla aralıksız olarak bombardıman ettiler.

Polonyalılar böyle bir fırtınaya uzun zaman dayanamadılar. İki gün sonra da 8'inci Alman Ordusu bunalımı atlattı. Bzura'nın güneyindeki Polonyalıların ilerleyişi durduruldu.

Güney Ordular Grubu'nun israrı üzerine Alman Orduları Başkomutanlığı'nın emrindeki yedeklerden hava yoluyla taşınan alay gücünde bir birlik, Lodz'daki çarpışmalara katılmak üzere Junkers uçaklarına bindirildi. Böylece de Alman Hava Kuvvetleri o zamana dek kalın bir esrar perdesinin örttüğü bu hava yoluyla taşınan birliklerin bir bölümünü savaşa sokmuş oldu.

7'nci Hava Tümeni'nin paraşütçüleriyle havadan taşınan birlikleri 1 Eylülden beri Liegnitz kesiminde, Tuğgeneral Kurt Student'in komutasında bekliyorlardı. İlkin Pulawy'de, Vistül'ün köprülerini ele geçirmek için, son olarak da San nehri üzerinde Jaroslaw'da bir köprübaşı kurmak için tam atlamağa hazırlandıkları her sefer, son anda bundan vazgeçiliyordu. Pulawy'de taşıt uçaklarından indirmek de gerekmişti.

Başkomutanlık bu «gizli silâh»ın varlığının açığa vurulmaması gerektiğini düşünüyordu herhalde. Tümenin havadan taşınan tek birliğini Bzura cephesi üzerinde savaşa sokmak da özellikle anlaşılmaz görünüyordu. General Student bu tedbir hakkındaki görüşünü: **«7'nci Hava Tümeni'nin tasfiyesinin başlangıcı,»** diye anlatmıştı.

Havaalanlarını korumak ve mola verilen

Polonya kentlerinde kurmay heyetlerini korumak için yine de paraşütçülere başvuruldu.

12-13 Eylül gecesi General Kutrzeba yeni bir dayanak noktası kurmaya çalışmak için tümenlerini Bzura'nın öteki yakasına geçirmek gereğini duydu. Birlikleri, Varşova ile Modlin doğrultusunda kendileriyle Vistül arasına girmiş olan Alman birliklerinin meydana getirdikleri perdeyi delmeğe çalışacaklardı.

Çarpışmalar akşama dek yine şu yana, bu yana doğru dalgalanmağa başladı. Bu kıyasıya kara savaşına yüzlerce Alman uçağı da ktıldı. 16 ve 17 Eylül günleri onların aralıksız hücumları bu büyük muhaberenin kaderini belirliyecekti.

Ele geçen her hava birliği, hattâ Doğu Prusya'dan gelen ve iki kişilik uçaklardan oluşan 1'inci Filonun Birinci Grubu bile kullanılacaktı. Başlarında Komutanları Binbaşı Grabmann da olduğu halde bu iki kişilik Me 110 tipi uçaklarla pilotları Varşova üzerinde olup biten bütün akınlarla savaşlara katılacaklardı. Onlara Gabin'de, Bzura'nın Vistül ile birleştiği Wyszogrod'un dar bir kesimi verilmişti. Her filotillânın bir baştan öbür başa on dakikada gidip gelmesi gerekiyordu. Bu on dakika içinde de bütün cephanelerini bitirmeleri gerekiyordu. Ağır makineli şeritlerinde tek bir mermi, kanatların altında tek bir 20'lik bomba kalmıyacaktı.

Uçakların düşmanı arayıp bulmalarına gerek yoktu. Ana yollarda, köy yollarında, ormanların açıklık yerlerinde, kırlarla tarlalarda, her yanda Polonya ordusunun kalıntıları

kaynaşıyordu. Uçakların kımıldayan herşey üzerine ateş etmekten başka yapacakları şey yoktu.

Filotillâ komutanları raporlarını verince Binbaşı Grabmann bunlara hiç ses çıkarmadan bakacak, sonra da herkesin aklından geçeni şu sözlerle belirtecekti:

— **«Şerefli bir muharebe yapmayı tercih ederdim...»**

Stuka'larla hücum uçakları Bzura'nın iki kıyısında, geçit yerlerinde ve derme çatma köprüler önünde toplanan birlikleri aralıksız bombadıman ediyorlardı.

General Kutrzeba askerlerinin üzerinde uyanan etkiyi şöyle anlatmıştı:

**«Saat 10'a doğru Witkowice yakınındaki geçit yerleri üzerine zorlu bir hava saldırısı başladı. Gerek uçakların sayısı, gerek saldırıların şiddeti ve gerekse pilotların yılmadan yaptıkları akrobatik hareketler bakımından tam bir rekordu bu. Birliklerin her hareketi, her toplanışı, bütün yollar havadan üzerlerine yağan yokedici ateşe açık bulunuyorlardı. Cehennem yeryüzüne boşanmıştı sanki. Köprüler yıkılmış geçit yerleri tıkanmış, suyu geçmek için bekleşen yürüyüş kolları bombalar altında ezilmişti...»**

General şunları ekliyordu:

— **«Kurmay başkanım, bir başka subay ve ben Myszory yakınındaki bir kayın ağacı kümesinin altında az çok siperlendik. Hava akını öğle üzeri sona erinceye kadar orada yere yatıp hiç kımıldıyamadan, öylece durduk. Dövüşmeğe devam etmek, inatçılıktan başka şey olmıyacaktı. Olduğu yerde kalmak da**

**Alman Hava Kuvvetlerinin bombaları altında can vermek demekti.»**

18 ve 19 Eylül günleri Polonyalıların direnişi çöktü. Yalnız birkaç tümenle bazı döküntüler Kampinoska ormanlarından geçip Vistül'ün kıyısı boyunca ilerliyerek Modlin'e ulaştılar. Kuşatılan kuvvetlerin 170.000 kişilik külli kısmı tutsak düşmüştü.

Böylece Alman Kuvvetleri ilk kez büyük bir kara muharebesinde kesin sonucu elde etmiş oluyordu.



Bzura muharebesi bütün şiddetiyle devam ederken, Alman Hava Kuvvetleri Başkomutanı da Berlin'de iki önemli karar veriyordu:

1 — 12 Eylülden başlıyarak, fakat özellikle bir hafta sonra birçok Stuka, bombardıman ve av uçaklaıryla iki kişilik uçaklar Almanya'ya çağırılmıştı.

2 — «Kıyı», yâni Varşova üzerine büyük saldırının bütün hazırlıkları yeniden ele alındı.

13 Eylülde bir telefon emri üzerine Richthofen Stuka'larıyla birliklerini başkentin kuzey mahalleler üzerine yolladı. Hazırlıkların yetersizliği karşısında söyleniyordu: **«Yalnız 183 uçak düşmana saldırabildi... Hedeflerin üzerinde büyük bir kargaşalık vardı. Hiçbir birlik kararlaştırılan saatte harekete geçmedi. Uçaklar bombalarını atarlarken birbirlerini engelleyip rahatsız ediyorlardı. Alevlerle dumanlar çevremizi açık seçik görmemize engel oluyordu,»** diyordu.

İkinci Dünya Savaşının birinci «tethiş akını» mıydı bu?

Eldeki belgelere göre, «hayır» diye cevap vermek gerek. Alman Hava Kuvvetleri Başkomutanlığının her gün verdiği talimatta yalnız askerî hedeflere hücum edilmesi birkaç kez tekrarlanıyordu. 2 Eylül günlü tâlimat ise «nüfusun yoğun olduğu bölgelerdeki bu askerî hedeflere dokunulmamasını» öngörüyordu.

Göring'in 17 Eylülde imzaladığı emirde aynen şöyle denilmekteydi:

**«İlk olarak su, gaz ve elektrik tesisleri, kışlalarla cephane depoları, idare binaları, kale, Savaş Bakanlığı, genel müfettişlik, bellibaşlı trafik merkezleri ve bataryaların iyice saptanacak mevzileri tahrip edilecektir.**

Üzerlerinde askerî tesislerin iyice belirtilmiş olduğu bu krokiler, mürettebatın herbirine verilen mükemmel belgeler arasında yer almış bulunmaktaydı.

Alman Hava Kuvvetleri bu tâlimatı uyguladı mı? Birçok tanıkların raporları arasında Fransa Cumhuriyetinin Varşova'daki hava ataşesi General Armengaud'nunki de vardır. General 14 Eylülde hükûmetine şunları yazıyordu:

**«Şurasını belirtmem gerek ki Alman Hava Kuvvetleri savaş kanunları uyarınca davranmışlardır. Yalnız askerî hedeflere hücum etmişlerdir. Sivillerden de ölen ve yaralananlar olmuşsa bu, onların bu hedeflerin yakınında bulunmalarından ileri gelmiştir. Yersiz ve haksız misillemelere başvurulmasını ve topyekûn bir hava savaşını başlatanın bizler ol-**

**masını önlemek için Fransa ve İngiltere'de bunun böylece bilinmesinde önem vardır.»**

Bzura Muharebesi'nin bitişinden beri Varşova ve Modlin yakınındaki kalelerin çevresinde kurulan çember daha çok daralıyordu. Ordunun genel saldırı için hazırlıkları 24 Eylül akşamına dek sürdü. Almanlar, boşyere kan dökülmesini ve şehrin yakılıp yıkılmasını önlemek için sekiz gün önce Polonyalılar nezdinde teşebbüslerde bulunmuşlardı.

Alman elçileri bir sonuç elde etmeksizin döndükten sonra 4'üncü Filo'nun Birinci Grubundan onik itane He 111 uçağı 16 Eylül günü öğleden sonra Varşova üzerinde uçtu. Sert bir fırtınanın şimşekleriyle gök gürültüleri arasında bunlar bir milyon bildiri attılar.

Bunlarda eğer Polonya askerî komutanlığı kenti savaşmadan teslim etmeği kabul etmezse halkın burayı oniki saat içinde doğuya giden yollardan terketmesi isteniyordu.

Ertesi sabah Polonyalılar sivil halkın ve kordiplomatiğin boşaltılması işini görüşmek üzere bir elçinin geleceğini haber verdiler. Bunun üzerine iki hava ordusunun 17 Eylül günü yapmaları öngörülen genel saldırı ertelendi, fakat Polonyalı elçi ortalıkta görünmedi.

Tam da o gün Sovyet Ordusu Doğu Polonya'yı işgal etmişti. Hitler herşeyin çok çabuk yürümesini istiyordu. 3 Ekim günü Ruslar önceden kararlaştırılan sınır çizgisine, yâni Vistül nehrinin Varşova'dan geçen bölümüne ulaşacaklardı (*). Polonya başkentinin daha önce düşmesi gerekiyordu.

---

**(*) Moskova'da 23 Ağustos 1939'da imzalanan Al-**

Şehrin üzerine dört kez daha bildiriler atıldı. Her seferinde Varşova kesiminde gereksiz bir direnmeye devam yüzünden ortaya çıkacak kayıplardan kendisinin sorumlu olacağı Polonya Komutanlığına bildirildi.

Fakat Polonyalılar hiç aldırmadılar, sokaklara siperler kazdılar, bina bloklarını kale haline getirdiler. Sokak savaşlarını bekliyen 100.000'i aşkın asker Varşova'da barikadlar kurdular.

En sonunda Alman Hava Kuvvetleri vurmağa başladı. Sabahın saat 8'iydi ve faciaya gülünç denecek bir sahne de karıştı. Taşıdıkları ölüm saçan yükleri durmadan şehrin batısına boşaltan bombardıman uçaklarıyla Stuka'ların yanısıra yangın bombaları yüklü otuz Junkers taşıt uçağından oluşan bir grup da çıka geldi. İkişer asker bunları havadan aşağıya atıyorlardı.

Göring, Varşova üzerine yapılacak bütün hava harekâtının komutasını Richthofen'e vermişti. O gün de onun elinde yaklaşık olarak 240 tane Js 87B tipi uçak vardı. Fakat bu Stuka'lar yangın bombası atamıyorlardı, 77'nci Filo'nun 100 tane Do 77 tipi uçağı da bu iş için yeterli değildi.

Richthofen He 111 uçaklarından oluşan 11'inci Filo'yu istemişti. Onun yerine de bu taşıt grubunu elde edebilmişti. Fakat ne yazık ki bu eski uçakların hızı azdı. Polonya uçaksa-

---

**man-Sovyet saldırmazlık paktına ekli gizli bir protokol Polonya'nın Narev, Vistül ve San nehirlerinden geçen çizgi üzerinden paylaşılmasını öngörüyordu. Sınırların saptanması için yapılan 28 Eylül 1939 tarihli andlaşmada bu çizgi doğuda Bug nehrine kadar geriletildi.**

varları da onlara çullandılar. İki tanesi alevler içinde yere çakıldı.

Ayrıca yapılan bu atış yöntemi pek körlemeden oluyor, sert bir doğu rüzgârının sürüklediği birkaç bomba Alman piyadelerinin safları içine kadar düşüyordu.

8'inci Ordu Kurmayı bunu görünce öylesine telâşlandı ki bütün hava harekâtının hemen durdurulmasını istedi. Oysa Alman Hava Kuvvetleri daha birkaç gün önce Bzura nehri üzerinde ağır darbeler indirerek yine bu aynı 8'nci Orduyu çok çapraşık bir durumdan kurtarmıştı. Şimdi bu ordu hiçbir hava desteği istemiyordu. General Blaskowitz'in iddiasına göre bombalar yangın ve duman çıkarmaktan başka şey yapmıyorlar, topçunun görevini daha çok güçleştiriyorlardı.

Richthofen saat 10'da 8'nci Ordunun Grodzisk'teki komuta postasına geldiği zaman durum daha da acıklı bir hâl aldı. Ne Blaskowitz'in, ne Başkomutan General von Brauchistch'in onun verdiği rapora aldırdıkları vardı. Biraz sonra Hitler geldi. Generallerin ileri sürdükleri birbirini tutmıyan kanıtları hiç istifini bozmadan dinledi. Sonra Richthofen'e dönerek şu iki sözcüğü söyledi:

— «Devam et!»

Öğle üzeri yangının dumanları 3.500 metreye kadar yükseliyor ve ağır ağır Vistül'e doğru sürükleniyordu. Bombardıman uçaklarıyla Stuka'lar da kendilerine verilen hedefleri seçmekte gittikçe daha çok güçlük çekiyorlardı.

Fakat saldırı devam etti, asıl hedefi de şehir değil, kuşatılmış olan kaleydi. Yerleşme mahalleleri değil de 100.000 askerin kademe-

li bir tarzda meydana getirmiş olduğu bir savunma sistemiydi.

Bugüne dek Alman Hava Kuvvetlerinin Varşova üzerine 800 bombardıman uçağı gönderdiği iddia edilmiştir. Bu da yanlıştır. 25 Eylül günü Richthofen'in elinde bombardıman, Stuka ve hücum uçağı olarak 400'den fazla uçak yoktu. Göring bütün öteki ilk hat birliklerini çoktan batıya yollamıştı.

Bu 400 uçak günde üç dört akın hesabıyla Varşova üzerine 560 ton patlayıcı bomba ile 72 ton yangın bombası attılar. Gece olurken alevler içindeki başkentin yangınlarından yükselen kızıl parıltılar gökyüzüne yükseliyordu.

Varşova'nın aldığı binlerce yaradan kanlar akmaktaydı. Fakat Almanlar şehri de, içinde oturanları da bombardıman etmeden önce onlara zarar vermemek için şerefli girişimlerde bulundular. Bu olay daima gözönünde tutulmalıdır.

Ertesi gün Polonyalılar teslim oldular. Teslim belgesi de 27 Eylül sabahı resmen imzalandı.

26 ve 27 Eylülde Stuka'lar Modlin'i de bombardıman ettiler. Son bomba 27 Eylül geceyarısı düştü. Düşman mukavemeti sona ermişti.

**Polonya yıldırım seferi — Yapılan tecrübeler ve edinilen dersler.**

1 — Polonya yıldırım seferi basit bir gezinti değil, çetin bir düşmana karşı kıyasıya bir savaş olmuştur. Dört hafta gibi kısa bir zaman sürmesine rağmen Alman Hava Kuvvetleri 109'u bombardıman uçağı ve Stuka ol-

mak üzere 285 uçak ve 734 havacıdan oluşan ağır kayıplara uğramıştır.

2 — Bütün iddiaların tersine olarak Polonya Hava Kuvvetleri savaşın ilk iki gününde yerde tahrip edilmiş değildir. 16 Eylül günü Polonya bombardıman tugayı hâlâ Alman Kara Kuvvetleri'ne saldırmakla meşguldü. Nicelik ve nitelik bakımından aşağı olan Polonya uçakları Alman Hava Kuvvetlerinin uçaklarına uzun süre karşı koyamadılar.

3 — Alman Hava Kuvvetleri'nin, özellikle Kara Kuvvetleri'ni büyük ölçüde destekliyerek, seferin sonunun çabuk alınmasında kesin yardımı olmuştur. Muhabere, ulaştırma ve taşıt araçlarıyla yollarını tahrip ederek, Alman Hava Kuvvetleri, havaalanlarına ve fabrikalara yaptığı bombardımanlara göre düşmanı çok daha büyük ölçüde felce uğratmıştır. Bu sonuncu bombardımanların etkinliği çok abartılmış bulunmaktadır.

4 — Varşova açık bir şehir değil, canla başla savunulan bir kaleydi. Boşyere yapılan beş uyarmadan sonra bir tek gerçek bombardıman onun hemen teslim olmasına yetmiştir.

5 — Polonya seferi ondan sonraki bütün yıldırım seferlerde hava ve kara kuvvetlerinin bir arada kullanılışının örneği olmuştur. Edinilen tecrübeler ve alınan dersler Alman Hava Kuvvetlerinin **ancak tek bir cephe üzerinde** kısa bir savaş yapabileceğini ispatlamıştır.

*İkinci Bölüm*

# «WESER'DE TÂLİM» HAREKÂTI

6 Nisan 1940 günü Hamburg'daki Esplanade otelinde hummalı bir faaliyet hüküm sürüyordu. Alman Ordusunun askeri arabaları kapının önünde durdular. Garla İç Alster arasında yükselen binanın içinde Alman Hava Kuvvetleri'nin subayları birer ikişer kayboldular. 10'uncu Kolordu genel karargâhını haftalardan beri orada kurmuş bulunuyordu. **«Weser'de tâlim»** ile, yâni Danimarka ve Norveç'in işgali ile ilgili harekâta katılacak Alman Hava Kuvvetlerinin bütün birlikleri bu Kolorduda yer almış bulunmaktaydı.

Bu harekât önceden tasarlanmış değildi. İlkin, savaş Polonya ile sınırlı kalamazsa batıda bir saldırı yapılması düşünülmüş; 2 Eylül 1939'da Almanya Norveç'in tarafsızlığını - buna başka devletlerin de saygı göstermeleri şartiyle - kabul etmişti. Fakat 19 Eylülde de İngilizler Norveç kara sularında harekâtta bulunarak Almanya'nın çok muhtaç olduğu demir cevherinin taşınmasını engellemeye kalkışmışlardı.

6 Ocak 1940'ta Müttefikler Norveç ve İsveç hükûmetlerine birer nota vererek bu ülkelerin tarafsızlıklarını gözönüne almaksızın hareket etmeye kararlı bulunduklarını bildiriyorlardı. İskandinav devletlerinin protestolarına rağmen, Müttefik Yüksek Konseyi 5 Şu-

bat 1940'ta Narvik'e dört tümen asker çıkarmaya ve Gallivare'deki İsveç madenlerini işgal etmeye karar veriyordu.

Bu tehlike karşısında Alman Orduları Başkomutanlığı **«Weser'de tâlim harekâtı»** adıyla özel birkurmay heyeti kurdu, bu da 3 Şubat günü çalışmağa başladı. Müttefikler 5 Nisan günü Norveç sularına mayın dökmeği, sonra da Narvik, Trondhjem, Bergen ve Stavanger'e asker çıkarmağı kararlaştırdılar. Aslında ise Almanlar onlardan birkaç saat önce bu işi yapmışlardı.

6 Nisan günü Tümgeneral Hans Ferdinand Geisler, kendi emrinde çalışacak olan askerî şefleri çağırdı. Esplanade otelinde, askerî harekâtın başlıyacağı gün gözönüne alınarak binbaşı Christian tarafından en ince ayrıntılara varıncaya kadar hazırlanan talimatı alacaklardı.

Daha önceden birçok konvoylar yola çıkmış bulunuyordu. Bunların önceden belirlenen limanlara ulaşabilmeleri için birkaç gün geçmesi gerekiyordu. Asker yüklü savaş gemileri 9 Nisan günü Norveç kıyıları açığında boy göstermek için hareket emrini bekliyorlardı.

Norveç'e yapılacak olan bu sıçrama, Savaş donanmasıyla Hava Kuvvetleri taşıma sorununu çözümliyebilirlerse başarı kazanabilecekti ancak. Birliklerin ikmâl ve iaşesini sağlamak için bu kuvvetlerin bütün limanlarla en önemli havaalanlarını aynı anda ele geçirmeleri gerekmekteydi.

Esplanade otelindeki toplantıda en ufak ayrıntılara dek inildi. Yarbay Baron von Gablenz, hedef olarak aldıkları alanlarda hiçbir

kaza olmaması için emrindeki taşıt uçaklarının gözönünde tutmaları gereken kronolojik programla süreleri açıkladı.

Yarbayın emrindeki 11 grupta çoğu üç motorlu Ju 52 modeli olmak üzere yaklaşık olarak 500 taşıt uçağı, ayrıca da fazla yük taşıyabilecek dört motorlu uçaklar grubu vardı. Ju 90 ve Focke-Wulf 200 tipi uçaklardı bunlar. Hepsi Almanya'nın kuzeyindeki alanlarından kalkarak dört Danimarka ve Norveç hava limanına ineceklerdi.

Jutland'ın kuzeyindeki Doğu ve Batı Aalborg, Norveç yolu üzerindeki önemli duraklardı.

Oslo-Fornebu, Norveç başkentinin işgalini sağlıyacak olan kilit noktasıydı.

Norveç'in güney-doğu kıyısındaki Stavanger-Sola, denizden gelecek İngiliz saldırılarına karşı hava üssü olarak kullanılacaktı.

İlk hücum dalgası bütün bu alanlara paraşütçüler indirecekti. Oslo - Fornebu için saat şöyle saptanmıştı: Çarpışma saati, artı 185 dakika. Paraşütçülere atladıktan sonra hava limanını ele geçirmek ve daha sonra yapılacak inişlerin güvenliğini sağlamak için tam yirmi dakikalık zaman verilmişti. Çarpışma saati artı 205 dakikada ise normal bir piyade taburunu getiren ikinci bir taşıt uçağı grubu yere inecekti. O zamana dek pistlerin boşaltılmış olması gerekiyordu. Daha sonraki işlemler de yine bunun gibi devam edeceklerdi.

Her yeni Ju 52 filotillâsıyla başka birlikler geleceklerdi ki şunlardı: Bölgenin sorumluluğunu üzerine alacak bir hava komando kurmayı, yerde yapılacak harekât için bir bölük

yer personeli, ikinci bir tabur, sonra General von Falkonhorst'un komuta kurmayı, birer muhabere, istihkâm, piyade takımı, aynı anda da başta, benzin, pompalar ve borular olmak üzere ilk ikmâl maddeleri.

Oslo-Fornebu için elde, tabur komutanlığı yapan Yüzbaşı Erich Walther komutasında iki paraşütçü bölüğü vardı ancak. Hava desteği olarak 76'ncı Hava Filosunun 1'inci Filotillâsından - sayıları sonradan sekize çıkarılan - dört tane iki kişilik avcı uçağı vardı ve bunlara Teğmen Hansen komuta ediyordu. Fornebu üzerine ulaştıkları zaman Hansen'in ikişer kişilik uçaklarının ancak yirmi dakika yetecek benzinleri kalmış olacaktı. Bu yüzden de çabuk iniş yapmaları gerekiyordu. Bütün bu işler yolunda yürüyecek miydi gerçekten?

Harekâtın başlangıcından otuz altı saat önce, 7 Nisan günü 10'uncu Hava Kolordu'sunun kalkış alanlarını değiştirme zorunluğu ortaya çıktı. Aalborg için hazırlanmış olan paraşütçüler çabucak başka bir yere taşındılar.

1'inci Paraşütçü Alayı'nın 4'üncü Bölüğünün Komutanı Yüzbaşı Walter Gericke Stendal'deki evinde masanın başına oturmuş kahvesini içiyordu ki bir özel haberci kendisini hemen Hamburg'a çağırdı.

Yüzbaşı Esplanade oteline gelir gelmez Kurmay Başkanı Binbaşı Harlinghausen onu büyük bir haritanın önüne götürdü, Danimarka'nın Seeland ve Falster adalarını birbirine bağlıyan kırmızı çizgiyi parmağıyla göstererek:

— «Bu çizgi Storstöm Köprüsü'dür,» dedi.

«Üç buçuk kilometre uzunluğundadır. Trenlerle arabaları taşıyan gemilerin barındığı Gedser limanı ile başlıca ada, dolayısiyle Kopenhag demek olan Seeland arasındaki tek ulaşım yoludur.»

Gericke hiç sesini çıkarmadı. Harlinghausen devam etti:

— «Bu köprünün sağlam olarak elimize geçmesi gerek. Bölüğünün iki takımıyla atlayıp bizim piyadeler Gedser'den gelene dek köprüyü elinde tutabileceğinden emin misin?»

Gericke bir an işin olur ve olmaz taraflarını tarttı. Paraşütçülerin oldum olası hayâllerinde yaşattıkları bir hedefti bu.

Stendal'a dönerken elde edebildiği birkaç belgeyi inceledi. Elinde yarı yarıya güvenebileceği bir harita ile o dolaylardaki bir Danimarka şehri olan Vordingborg'un bir broşürü ve Falster ile Seeland arasındaki küçük Masnedö adasının panoramik bir haritası vardı. Bunun arka plânında da büyük köprü görünüyordu.

8 Nisanda Gericke'nin bölüğü hareket limanı olan Ütersen'e yerleşti. 1'inci Paraşütçü Alayının öbür üç bölüğü Oslo'ya gitmek üzere Schleswig'de (Şlezvig) ve Stavanger'e gitmek üzere Stade'de idiler.

Nihayet Taşıt Filosu kararlaşrıtılan parolayı aldı: **«Kuzey ve Güney Weser, su 9 metre.»**

Saat 5,30'da Taşıt Filosunun 8'inci Filotillâsının on iki tane Ju 52 tipi uçağı ilk olarak Danimaka'ya yollandılar. Uçaklarda Gericke'nin askerleri vardı. Danimarka'da hava fena değildi ama Skagerrak'ı sis kaplamış ol-

duğundan Norveç'e gidecek birlikler ne zaman havalanabileceklerini bilemiyorlardı.

Saat 7'den az sonra Gericke'nin bölüğünden bir takım Aalborg üzerinde atladı. Böylesine önemli bu iki hava limanını işgal etmek için elde ancak bu birkaç paraşütçü vardı. Fakat Danimarkalılar hiç direnmediler.

8'inci Filotillâ'nın geri kalanı dosdoğru hedef yönünde Baltık Denizi üzerinden uçtu. Doğan güneşin yatay ışınları arasında Storström Köprüsü bütün uzunluğu ile göründü. Saat 6,15'te Gericke, atlama işaretini verdi. Taşıt uçakları birkaç dakika içinde boşalıverdiler. Beyaz paraşütçüler küçük Masnedö adasının üzerinde sallanıyorlardı. Ne tek bir el ateş edildi, ne de canavar düdükleri öttü. Bütün o bölgenin hâlâ mışıl mışıl uyuyormuş gibi bir hâli vardı.

Yüzbaşı Gericke köprüye giden toprak dolgunun yakınlarında yere indi. Kendisine Danimarka kalesini taramak ve beton kubbeden topu topu yüz metre uzakta, gökyüzünden düzinelerle inen askerlerini korumak olanağını sağlıyacak ağır makinelilerini oraya yerleştirdi.

Fakat kaleden ses seda çıkmıyordu. Paraşütçüler toplandılar. Yedek cephanelerini almaya bile vakit bulamadan ellerinde otomatik tabancaları olduğu halde kaleye doğru koştular. Nöbetçi askerler korktular, kollarını havaya kaldırdılar. Bütün garnizon birkaç dakika için silâhsızlandırıldı.

Birliğin bir başka bölümü de çabucak elkonan bisikletlere binip köprünün yolunu tuttu. Fakat köprünün üzerine gelince kendilerine doğru ilerliyen Alman piyadelerini gö-

rünce şaşkınlıktan ağızları bir karış açık kaldı. 305'inci Piyade Alayının 3'üncü Taburun öncüleriydi bunlar. Araba vapuruna binerek Gedser'de karaya çıkmışlar, direnmeyle karşılaşmadan kuzeye doğru ilerlemişlerdi.

Ağır makineli taşıyan piyadelerle paraşütçüler birlikte küçük Vordingborg kentine girdiler ve Masnedö'yü Seeland'a bağlıyan köprüyü ele geçirdiler. Görevlerini bir saatten az bir zamanda başarmışlardı.

Böylece dünya tarihindeki ilk paraşütçü hareketi hepsinin en az kan dökületi olmuştu. Fakat bu yeni teşkili saran esrar perdesi de aynı anda kalkmış, kesin bir saldırı için saklı tutulan baskın etkisi israf edilmiş oluyordu.

Danimarka'nın barışçı bir tarzda işgali devam ederken, Alman Hava Kuvvetlerinin taşıt birliklerini de Norveç'e karşı başlattıkları harekâtta bir başarısızlık tehdit ediyordu.

9 Nisan sabahının ilk saatlerinde meteoroloji tahminleri Oslo ve Stavanger üzerinde havanın ve görüş koşullarının iyileşeceği umudunu vermiyordu. Skagerrak'ta hava kapalı olmaya devam ediyordu. Sis alçaktı, suyun yüzünden 600 metre yüksekteydi. Hemen yukarıdan da gittikçe çoğalan bulutlar yaklaşıyordu.

Bunun için dalgaların hemen üzerinde uçmak olanaksızdı. Filotillâlar yükselirlerse sisi ne zaman delebileceklerdi? Norveç'in sarp yarlarının ortasında kaybolmuş bir haldeyken tam kesin an gelince yeri görmezlerse ne olacaktı?

Teğmen Drewes Oslo - Fornebu'ya gidecek olan özel görev taşıt uçaklarının ikinci grubu-

nun başına geçti. Junkers 52 tipi 29 uçağının içinde Yüzbaşı Erich Walter'in paraşütçüleri atlamaya hazır halde, çömelmiş bekliyorlardı. Fakat Drewes Oslo fiyorduna yaklaştıkça hava daha çok kapanıyordu. Ancak yirmi metre ilerisini görebildiğinden, çoğu zaman uçaklarını gözden kaybediyordu.

Dişlerini sıkarak yoluna devam etmekteydi. Görevinin önemini biliyordu. Girişilen işin başarılması buna bağlıydı. Birdenbire en gerideki uçak radyo ile şu haberi verdi:

— «Komutanım: İki uçak eksik.»

İkisi de bir sis duvarının içinde iz bırakmadan kaybolmuştu. Bunun üzerine Teğmen Drewes kararını verdi. Yola devam etmek olanaksızdı. Yön değiştirmek için emir verdi, Hamburg'a da:

— «Kötü hava koşulları yüzünden geri dönüyorum. Aalborg yönünde gidiyorum.»

Esplanade otelinde bu haber en kötü önsezileri haklı çıkardı. Ara yerde de Norveçlilerin savaşmadan teslim olmadıkları öğrenildi.

Saat 8,20. Alman savaş gemileri üç saatten beri Oslo fiyordunda bulunuyor, Dröbak geçidine hâkim olan Oskarborg kalesinin kıyı bataryalarını topa tutuyorlardı. Saat 7,23'te Norveçliler torpil ve top atışıyla Alman amiral gemisi olan **Blücher** ağır kruvazörünü batırdılar. Öteki kruvazörlerin taşıdıkları birlikleri Oslo'ya boşaltmak için geçidi ne zaman zorlıyabilecekleri o an için bilinmiyordu.

Havadan taşınan birliklerin hazırlanan plâna göre ve bir aksaklık olmadan yere inebilmeleri için Fornebu Havaalanı'nı işgal

etmenin çok büyük önemi vardı. Oysa birinciden 20 dakika ara ile yola çıkan ikinci grubun olup bitenlerden hiç haberi yoktu ve Oslo-Fornebu yönünde uçuşa devam ediyordu. Uçaklarda 324'üncü Alayın 2'nci Taburundan oluşan bir Piyade Taburu vardı.

Paraşütçüler atlıyamazlarsa - ki şimdiki durum böyleydi - Tümgeneral Geisler Göring'den kesin bir emir almıştı. İkinci grubu hemen geri çağıracaktı.

Taşıt uçaklarının komutanı olan Baron von Gablenz çileden çıkmış durumdaydı. General Geisler'i işin öyle olmadığına inandırmaya çalışıyor:

— «Generalim, dönüş emrini vermiyeceğim. Hava limanı zaptedilmemiş olsa bile birliklerim yere inebilirler,» diyordu.

O zaman Geisler omuzlarını silkiyor:

— «Norveç'liler de senin Junkers'leri düzüneyle indirirler,» diyordu.

Fakat Gablenz diretiyor:

— «Karaya inen ilk birlikler düşman savunmasını susturacaklardır. Yere inme tehlikesini göze alıp almamaya karar vermeyi onlara bırakın bari,» dedikten sonra kesin bir kanıt olarak şunları ekliyordu: «Aalborg zaten tıklım tıklım dolu. Oslo'ya gidecek birliklerimiz de onu kullanmaya kalkışırsa felâket olur.»

Fakat Geisler'i kandıramıyor, o da ikinci emri vererek: «Bütün birliklere, geri dönün!» diyordu.

İşte o sırada, bir askerin heryenden önce aldığı emri körü körüne yerine getirmekle görevli olduğu yolundaki ön yargıyla tam çeliş-

ki halinde, hiç akla gelmedik bir şey olacaktı.

Paraşütçüleri 20 dakika ara ile izleyen gruba Yüzbaşı Wagner komuta ediyordu. İkinci emri aldı ama dinlemedi.

Tam Fornebu'ya gelmeden önce geri çağırılışı ona öylesine saçma göründü ki bunu düşmanın bir hiylesi sandı. «10'uncu Hava Kolordusu» biçimindeki imzayı görünce işi anlamamazlıktan gelmeğe karar verdi. Kendi grubu von Gablenz'in komuta ettiği «kara taşımaları»na bağlıydı. Böyle önemli bir emri ona vermeye ancak o servis yetkiliydi.

Bunun üzerine de Yüzbaşı Wagner uçuşa devam etti. Pilotları her türlü hava koşulları altında kör uçuş yapmak için eğitim görmüşlerdi. Yoğun bir sis kıyıyı kaplamış bulunuyordu ama şimdi, Oslo'da biraz önce, hava açılmıştı. Niçin Fornebu'ya inmemeliydi?

En öndeki kol hava limanı üzerinde uçmaya başlamıştı bile. Wagner bir daire çizerek baktı.

Alan dikine inen dağlar arasındaydı ve çok ufaktı. Asfalt kaplı iki pistin bir ucunda alan hemen yükseliyordu. Öbür ucunda da bir tepecikle bir dere vardı. Hiç de ideal bir şey değildi bu kuşkusuz. Fakat eski Junkers'ler için de ciddi bir sorun yoktu ortada.

İki uçak iskeletinden hâlâ alevler yükseliyordu. Daha önce burada savaş olmuştu demek. Sahiden de ikişer kişilik Alman uçakları görülüyordu işte.

Wagner'in içi ferahladı iniş emrini verdi. Uçağı kanadın üstüne yaslandı, inişe geçti. Birdenbire bir mitralyöz salvosu uçağın bur-

nunu delik deşik etti. Önce Yüzbaşı Wagner olduğu yere yığıldı, yaralananlar inlemeye başladılar. Pilot gaza bastı. Uçak yine yükselmeye başladı.

76'nci Filonun 1'inci Filotillâsına komuta etmekte olan Teğmen Hanser, Me 110 tipi uçağından olup bitenleri seyrediyor, kendisi için gerçek bir bilmece olan bu işten hiçbir şey anlamıyordu.

Çünkü yarım saattir filotillâsı düşmanla savaşmaktaydı. Önce karşısına Gloster Gladiator tipi dokuz tane Norveç av uçağı çıkmıştı. Hansen kararlaştırıldığı üzere paraşütçüleri korumak için Fornebu üzerinde uçmaya devam etmişti. Kısa ve zorlu bir çarpışmadan sonra ikişer kişilik sekiz uçağından ikisi düşürülmüştü.

Kalan altı uçakla Hansen alan üzerinde bir keşif yaptı. Uçaksavarlarla mitralyöz yuvalarına hücum etti. İki tane Gladiator'u da yerde tahrip etti. Sonra bekledi ve bekledi...

Görünürde paraşütçü filân yoktu. Saat 9 olmuştu. Üç tane küçük kırmızı lâmba onu uyardı. Dördüncü lâmba da yandı mı depolarında benzin kalmıyacaktı.

Önceden yapılan tahminlere göre uçakların yirmi dakikalık vakitleri vardı. Bu süre içinde paraşütçüler alanı ele geçirecekler, uçakların yere inmelerini sağlıyacaklardı.

Nihayet Ju 52'lerin en başındaki kol göründü. Hansen rahat bir soluk aldı. Kesin an gelince mitralyöz yuvalarına çullanmak için uçakları yayıldılar.

Birinci uçak grubu geri dönmüştü. Hansen bu gelenin paraşütçü taşımıyan ikinci grup olduğunu nereden bilecekti?

Birinci Ju 52'nin inişe hazırlandığını, sonra isabet alarak yine yükselip uzaklaştığını gördü.

Bu kadarı fazlaydı! Kendi Me 110'larından üçü tek motorla uçuyorlardı. Radyatörler delinmişti. Benzinlerinin de son damlasındaydılar.

Yere inmek gerekiyordu!

Madem ki hiç kimse kendini Fornebu hava limanını zaptedecek güçte hissetmiyordu, bu işi 76'ncı Filo'nun 1'inci Filotillâsının ikişer kişilik uçakları yapacaklardı!

— «Teğmen Lent, inişe geç! Biz seni koruyacağız ve hemen izliyeceğiz!»

Lent'in Me 111 tipi uçağı soldan bir dönüş yaptı ve indi. Sağ kanadından bir kara duman yükseldi. Motor isabet almış, pervane hareketsiz kalmıştı. Fornebu'nun çok kısa olan pistinde bu iki kişilik avcı uçağı uzun zaman ilerliyebilmek için pistin hemen kıyısına inmek zorundaydı. Tek motorla bu manevra daha da güçleşmiş bulunuyordu.

Asteğmen Lent iniş takımlarını çıkardı. Beş dakika önce Norveçli bir Assubay olan Per Schy'enin Gladiator uçağını düşürerek 5'inci zaferini kazanmıştı. Şimdiyse kendisi ve radyocusu Onbaşı Kubisch için bir ölüm-kalım meselesi söz konusuydu.

İşte, iniş pisti altlarındaydı ama Messerschmitt çok hızlı uçuyor, yere çok geç değiyor, sonra yine çok hızlı gidiyordu...

Hansen'le öteki dört uçağın mürettebatı gözlerini arkadaşlarından ayırmıyorlardı. Onun indiği pisti dikey olarak, beton mevzi-

lerden ateş eden mitralyözlerin üzerlerine çullandılar.

Herşeye rağmen bunların salvoları yere inmekte olan Me 110'un çevresinde zemini delik deşik ediyordu.

Derken Hansen Lent'le birlikte ikinci bir uçağın, bir Ju 152'nin de yere indiğini gördü. Sonradan öğrenildiğine göre, ilk paraşütçü grubunun muhabere Junkers'i idi bu ve daha sonra çok yararlı olacaktı.

Fakat şimdilik iş felâket hâlindeydi. Ju 52, birinci pistle kesişen ikinci asfalt pistin üzerine indi. Eğer kesişme noktasında iki uçak çarpışıp birbirine girerse kimse yere inemiyecekti artık.

Hansen öfkeden kudurmuş hâldeydi ama olanları seyretmekten başka şey gelmiyordu elinden. Taşıt uçaklarını uzun süre beklemişti ve tam kendi uçaklarında tek damla benzin kalmadığı, bunlar da kalbura dönmüş motorlarıyla iniş yapmak zorunda kaldıkları sırada bu hantal Ju 52'ler yollarını kesiyorlardı. Bereket versin daha hızlı olan Me 110 kesişme noktasını ötekinden çok daha önce geçti. Bir düşman da eksilmiş oldu böylece.

Buna karşılık Lent kendi uçağını vaktinde durduramadı. Hansen bir an onun yeniden gaza basıp havalanacağını sandı. Fakat pistin bitiminde uçak tepenin yamacına çarpıp takla attı.

Hansen daha fazla bakamadı. İniş sırası kendisindeydi. Sağ motoru çalışmıyor, benzin deposunun üstündeki taşkın borularından beyaz buharlar fışkırıyordu. Yağın sıcaklığı kaygı verici bir çabuklukla yüksel-

mekteydi. Allah vere de sol motor altmış saniye daha dayanabilseydi bari!

Hansen birkaç metre yüksekteyken alanın sınırına yaklaştı. Gazı kesti. Lövyeyi ihtiyatla kendine doğru çekti. Nihayet yere değdi.

Alevler içindeki iki Gladiator'un sürtünürcesine yanından geçti, Norveç ağır makinelilerinin taradıkları bölgeye yaklaştı. İnanılacak şey değildi ama, bunlar da sustular!

Yavaşça frenlere bastı. Tepenin yamacına on metre kala uçağı durdu. Radyocu otomatik tabancasını eline almıştı bile. Fakat alanı bir dakika önce tarayan ateş kesinlikle durmuştu. Norveçliler her türlü direnişten vaz mı geçmişlerdi yoksa?

Fornebu'daki Avcı Filotillâsı'nın Komutanı olan Yüzbaşı Erling Munthe Dahl, Almanların yere değercesine alçaktan yaptıkları saldırının etkisi altında kalmış ve saat 9'da radyo ile şu emri vermişti:

— «Bütün Gladiator uçakları; Fornebu'nun dışında nereye isterseniz iniş yapın. Hava limanı Almanların saldırısına uğradı.»

Daha önce iki avcı uçağı oraya inmiş bulunuyordu. Birinin motoru arızalanmış, öbürü iki motorlu Alman uçaklarıyla savaşırken ağır yara almış, yere inince de Alman uçakları onun işini bitirmişlerdi hemen. Yüzbaşı Daha öbür uçaklarının başına da aynı şeyin gelmesini önlemek istemişti.

Beş Gladiator Oslo'nun kuzeyinde ve batısındaki donmuş göllere indiler. Dördü göllere gömüldü. Savaştan yalnız bir tek Gladiator sağlam çıkabildi.

İlk Alman uçakları yere indikleri sırada

Yüzbaşı Dahl ile askerleri Akershus kalesine doğru çekiliyorlardı. Uçaksavarlarla ağır makineliler daha bir süre iki Alman uçağına ateş ettiler, sonra sustular. Oslo - Fornebu'nun savunması da böylece sona erdi.

Hansen uçağından dışarıya atladı, kendisine doğru gelsinler diye uçaklara işaret etti. Onları hemen hava limanının kuzey batı sınırı üzerine yerleştirdi. Böylece ağır makinelileriyle bütün alanı dövebileceklerdi.

Asteğmen Lent de oradaydı. Kullandığı Me 110 yüzde seksen oranında hasar görmüş, iniş takımı kopmuştu. Alanın öbür yanındaki bir evden birkaç metre uzakta ters dönmüştü. Pilotla radyocu mucize kabilinde sağ kalmışlar, yaralanmamışlardı. Hattâ Onbaşı Kubisch gerideki mitralyözü de sökmüş ve sert bir savunmaya rağmen Oslo - Fornebu hava limanını havadan ele geçirmeyi başaran bir avuç insanın yanına gitmişti.

Saat 9,17 idi. Bir Ju 52 kolu daha yere indi. Hantal uçaklar Norveç uçaksavarlarının pusu kurdukları sarp yarın yakınlarına dek gittiler. Daha bir çeyrek saat önce bu uçaksavarlar Yüzbaşı Wagner'i düşürmüşler, onun atakça girişimine son vermişlerdi.

Bu sefer kimse ateş etmedi. Piyadeler her şeyden habersiz, uçaklardan indiler, bacaklarındaki uyuşukluğu gidermeye çalıştılar. Her taraf o kadar sâkindi ki! Sigara yakanlar da vardı.

Teğmen Hansen birden tüylerinin diken diken olduğunu hissetti. Hemen koştu, askerlere Norveç uçaksavarlarıyla mitralyözlerinin bulundukları yeri gösterdi. Askerler nihayet siperlendiler, bir hücum kıtası gönder-

diler, o da tutsaklarla geri geldi. Norveçliler teslim olmuşlardı.

Bunlar olup biterken bir Ju 52 daha yere indi doğruca ikişer kişilik uçakların yanına dek gitti, orada büyük bir coşkunlukla karşılandı. Filotillânın taşıt uçağıydı bu.

Kör uçuş öğretmeni olan Yüzbaşı Flokowski uçağı hiçbir aksaklık olmaksızın Skagerrak'ın sisleri arasından geçirerek takviyeler getirmiş, bunlar da çok makbule geçmişti. Uçucu olmayan personelin en önemli altı kişisiydi bunlar. Üstelik uçak tıklım tıklım cephane de doluydu.

Yüzbaşı Flakowski, Oslo fiyordunun üstündeyken geri dönmekte olan Ju 52 filotillâlarına rastlamış, bunlar dönmesi için ona da işaret etmişlerdi. O ise sadece pilot mahallinin kapısını açarak askerlerine:

— «Otomatik tabancalarınızı hazırlayın! Oslo'da çarpışma var,» diye bağırmıştı.

Silâhlardan sorumlu olan Paul Mahle iki kişilik uçakları onarmak için arkadaşlarıyla birlikte didiniyordu. Yüzbaşı Flakowski de hemen kurduğu bir birlikle alanın tümünü şöyle bir gözden geçirdi. Sonra hâlâ dumanları tüten iki Gladiator'un kalıntılarını alandan kaldırttı.

Teğmen Hansen bir kez daha düş gördüğünü sandı. Gök mavisi renkte gıcır gıcır bir Amerikan arabası pistte ilerledi içinden üniformalı bir Alman subayı indi:

— «Oslo'da Hava Ataşesi Yüzbaşı Spiller,» dedi.

Hansen de kendini tanıttı. Spiller sordu:

— «Paraşütçüler nerede? Piyade taburu ne oldu?»

Oslo'ya yapılacak baskın yalnız ve yalnız Fornebu'ya hava yolundan getirilecek birliklere bağlıydı; oysa filo da, taşıdığı birlikler de Dröbak geçidi önünde takılıp kalmışlardı. Spiller:

— «Hava limanını ele geçirildiğini hemen haber verin,» diye emretti. «Yoksa burada boşyere bekleyeceğiz, iş işten de geçmiş olacak.»

Ju 52 muhabere uçağı övüne övüne mesajı yolladı: «Fornebu'yu kendi olanaklarımızla ele geçirdik. 76'ncı Avcı Filosu'nun 1'inci Filotillâsı.»

Aalborg mesajı aldı, Hamburg'daki X Hava Tümeni'ne aktardı. Orada iki kişilik avcı uçaklarına kaybolmuş gözüyle bakıyorlardı. Şimdiyse bunlar yalnız kendilerinden haber vermekle kalmıyorlar, zafer işaretini de veriyorlardı. Fornebu hava limanı kullanılır haldeydi!

İlkin inceden inceye hazırlanan programı uygulamak sözkonusu değildi artık, tabii.

«Özel görev»li Taşıt Filosu'nun 5'inci ve 6'ncı Filotillâları, yâni paraşütçüleri taşıyan ve sis dolayısiyle yarı yolda geri dönen filotillâlar uzaktaydılar. Yalnız sisten yollarını şaşıran birkaç tane Ju 52 yarım saat gecikerek Fornebu'ya gelmişti.

Yirmi dakika ara ile arkadan gelen ve 10'uncu Kolordu'nun verdiği ikinci emri dinlemeyerek yoluna devam eden taşıt grubu, Komutanı Yüzbaşı Wagner'in ölümünden sonra hemen tümüyle geri dönmüştü. Komutan

yardımcısı Yüzbaşı Ingenhoven'le birkaç uçak, ikişer kişilik uçaklarla hemen hemen aynı anda yere inmişti.

Böylece 9 Nisan 1940'ta, saldırı başlarken bir avuç asker Fornebu havaalanını işgal etmişti. 324'üncü Piyade Alayı'nın paraşütçüleri ve yere inen uçakların mürettebatıydı bunlar.

Gözlerini budaktan esirgemiyen subayların, özellikle yüzbaşılar Flakowski ve Ingenhoven'in yönetimindeki bu karmakarışık birlik düşman ağır makineli yuvalarını temizledi, alanın güvenliğini sağladı.

76'ncı Filonun 1'inci Filotillâsının verdiği raporda şöyle deniliyordu: «Üç buçuk saat kadar sonra paraşütçüleri ve havadan taşınan birliklerin küllî kısmını getiren Ju 52 uçakları yere indiler.»

Ondan sonra da herşey başka türlü işlemeye başladı. Taşıt uçakları birbirlerini izlediler. Çok geçmeden alan tıklım tıklım doldu. Yere inmek gittikçe güçleştiğinden birçokları hasara uğradı ve asfalt pistlerde tıkanıklık yarattı. Bununla birlikte öğleden sonra 324' üncü Piyade Alayı tümüyle orada bulunuyordu.

Oslo'da akşama doğru Almanların eline geçti. Havadan taşınan birliklerin zaptettikleri ilk başkentti burası. İki gün sonra Oslo'da 10'uncu Kolordu Komutanı General Geiseler Teğmen Hansen'in elini uzun uzun sıkarak şöyle diyordu:

— «Senin filotillâ olmasaydı herşey o kadar başka türlü olup bitecekti ki...»

Şimdi de biraz geriye, Oslo'ya yaklaşan ta

şıt uçaklarının kötü hava dolayısiyle yüz geri etmek zorunda kaldıkları saate dönelim. Bir başka Ju 52 teşkili de sisin tam içinde uçuş yapıyordu. «**Özel görev**»li Taşıt Filosu'nun 7'nci Filotillâsının oniki uçağıydı bunlar.

Günter Capito komutasındaki bu uçaklar Stavanger - Sola'ya gitmek üzere yola çıkmışlardı. İçlerinde Teğmen Baron von Brandis komutasındaki 1'inci Paraşütçü Tümeninin 3'üncü Bölüğü bulunuyordu. Görev, Sola'yı işgal etmekti.

Capito'nun emrindeki mürettebatın tümü kör uçuş için eğitilmişti. Fakat böyle bir durumda grup hâlinde hiç uçuş yapmamışlar hele denizin üzerinde hiç mi hiç uçmamışlardı. İki uçak çarpışsa mürettebatın hiçbir kurtulma şansı yoktu. Uçakta tek bir can yeleği bulunmuyordu çünkü.

Yüzbaşı Capito durumu şöyle rapor ediyordu: **«Filotillâ tümüyle sisin içine gömüldü. Yanaşık düzende uçuyoruz ama başta bulunan uçağımdan yanımdakini hayal meyal seçebiliyorum.»**

Karar vermek ona düşüyordu. Ya dönecek, ya da yoluna devam edecekti. Capito, pilotlarına radyo ile şu emri verdi:

— «Görev, yerine getirilecektir!»

Tek umudu, Norveç kıyılarında havanın açılmasıydı. Dağlar arasında kör uçuş yapmak, intihar demekti. Fakat Capito'nun talihi açık olacaktı.

Yarım saat sonra hava gittikçe açıldı, sis perdesi de birdenbire kalkıverdi... 900 metre aşağılarındaki deniz, güneşin altında parıldıyordu. Tam önlerinde, 100 kilometre ka-

dar uzakta, Norveç kıyıları açık seçik görülüyordu.

Capito arkasına bir göz attı. Komutasındaki Ju 52'ler birbiri ardınca ve hemen her yerde, ak duvarın içinden çıkıyorlardı. Filotillânın toplanması yarım saat sürdü. Onbir uçak vardı, onikincisi kaybolmuştu.

Yolunu şaşırdığı ve Danimarka'ya iniş yaptığı sonradan öğrenildi. Böylece Oslo'dakine benzer hiçbir kayıp verilmemiş oluyordu. Oraya giden grubun iki uçağı çarpşımış ve denize düşüp kaybolmuştu.

Onbir uçak dalgalara sürtünürcesine alçaktan uçarak kuzey yönünden ayrılmıyorlardı. Saat 9,20'ye doğru Stavanger hizalarına gelmişlerdi. Filotillâ dik açı biçiminde bir dönüş yaparak kıyıya doğru yol aldı.

Şimdi de olaylar çılgınca bir hızla birbirini kovalamaya başlamıştı. Gaafil avlama, baskın yapma işini köküne kadar kullanmak gerekiyordu. Filotillâ yerden on metre yükseklikte olduğu halde yandaki bir vâdinin içine daldı, birden kuzeye döndü, bir tepeyi aştı. Derken tam karşılarında Stavanger - Sola Hava Limanı göründü.

Paraşütçüler uzun zamandır atlamaya hazırlanmışlardı. Junkers'lerin geniş ambarlarının kapakları açıldı. Askerler işareti bekliyorlardı.

Yüzbaşı Capito 120 metreye yükseldi. Hemen gazı kesti. Elverişli yükseklikti bu. Daha sonra da şunları yazmıştı:

«Paraşütçü Birliği'nin dağılmaması için atlamaların düşük hızla yapılması gerektir. Kendini korumaya hazır düşmanın sadece

120 metre yukarısında uçmak da muhakkak ki bir hayat sigortası sayılmaz.»

Bir düdük sesi işitildi. Askerler atlamaya başladılar. Onbir paraşütçü birkaç saniyede uçaktan ayrıldı, sonra sıra silâh sandıklarına geldi. Uçaklar yeniden gaza bastılar. Yere sürtünürcesine uçarak uçaksavar topçusunun dövemeyeceği ölü açının içine girdiler.

Yerin üstünde yüzü aşkın paraşüt süzülüyordu. Teğmen Brandis daha askerlerini toparlamaya vakit bulamadan zorlu bir ağır makineli ateşi karşıladı onları. Birdenbire de iki tane Alman avcı uçağı alanın üzerinden uçarak kendi silâhlarıyla işe karıştılar. Teğmen Gollob'un 76'ncı Filoya bağlı 3'üncü Filotillâsındandılar. Yoğun sise rağmen Stavanger'e dosdoğru onlar gelebilmişlerdi ancak. Öteki iki uçak kaybolmuş, diğerleri de geri dönmüştü.

Norveçliler alanın kıyısındaki iki blokhavzda iyice siperlenmiş bulunuyorlardı. Paraşütçüler elbombalarını mazgallara attılar. Bir saat sonra da duruma hâkim oldular. Şimdi pistleri, üzerlerindeki dikenli tel engellerinden temizlemekten başka yapacak iş kalmamıştı. Stavanger - Sola, yaklaşmakta olan Taşıt Filotillâlarının iniş yapmalarına elverişli hale gelmişti.

Almanlar Norveçlilerin de Danimarkalılar gibi direnmiyeceklerini sanmışlardı. Nitekim 10'uncu Hava Kolordusu'nun tâlimatında. «Yapılacak işe dostça bir işgal niteliği vermeye özellikle dikkat edilecektir,» deniyordu.

«**Weser tâlimi**» harekâtında çok az sayıda bombardıman birliği vardı. On tane bombardıman uçağı ve Stuka grubuydu bunlar, ya

yedekte tutuldular, ya da gösteri uçuşları için kullanıldılar.

Sözgelişi 4'üncü Bombardıman Filosu'nun bir grubu Kopenhag üzerine bildiriler atacaktı. Bir başka grup da deniz ve hava harekâtı süresince Kristiansand, Egersund, Stavanger ve Bergen üzerinde gösteri üzerine gösteri yapacaktı.

Aynı anda da 26'ncı Filonun üçüncü grubuna bağlı He 111 uçakları Oslo fiyorduna giriyorlardı. Fakat orada Yüzbaşı Dahl'ın Gladiator'larının saldırısına uğradılar. Dröbak geçidinde alev alev yanan Alman savaş gemilerinin hâli de Norveçlilerin direnmeye iyice kararlı olduklarını gösteriyordu.

Bunun üzerine Yüzbaşı Hozzel komutasındaki 22 tane Ju 87 uçağı saat 10,59'a doğru Kiel-Holtenau'dan havalanarak Oskarsborg ve Alkershus tahkimatına saldırmaya gittiler.

4'üncü ve 26'ncı Bombardıman Filolarının öteki müfrezeleri de yüzüncü grupla birlikte Oslo - Kjeller hava limanına, Holmenkollen'deki uçaksavar bataryalarıyla Oslo fiyodunundaki kıyı bataryalarına karşı girişilen saldırıya katıldılar. Bu bombardımanlardan sonra havadan taşınan Alman Birlikleri 9 Nisan günü Norveç tahkimatının çoğunu ele geçirebildiler.

O gün sabahleyin Alman Hava Kuvvetlerinin karşısına ikinci bir hedef çıkmıştı. Saat 10,30'da Alman keşif uçakları Bergen açığında birçok İngiliz zırhlı ve kruvazörlerinin bulunduğunu haber vermişlerdi. Amiral Forbes komutasındaki Anavatan filosuydu bu.

10'uncu Kolordu çoktandır bu fırsatı kolluyor, deniz uçak gruplarını yedekte tutuyordu. Öğleye doğru «**Arslanlar Filosu**»na bağlı He 111 tipi 41 uçakla 30'uncu «Kartallar Filosu»ndan 26'ncı Filotillâ ve 47 tane de Ju 88 tipi uçak havalanarak üç saati aşkın bir süre İngilizlere saldırdılar.

**Rodney** zırhlısına 500 kiloluk bir bomba düştü ama zırhını delemedi. **Devonshire, Southampton** ve **Glasgow** kruvazörleri de isabet aldılar, **Gurkha** destroyeri Stavanger'in batısında sulara gömüldü.

Sonraki haftalarda Norveç Muharebesi'nin devam ettiği sürece özellikle orta Norveç'e yapılan çıkarma sırasında birçok İngiliz taşıt ve savaş gemisi Alman bombalarının yağmuru altında kaldı. 14-19 Nisan arasında Müttefikler Trondhjem, Namsos ve Andalsnes'te iki İngiliz tümeniyle Fransız ve Polonya birliklerini karaya çıkardılar.

Bir kez daha paraşütçülere başvuruldu. Andalsnes'e çıkarılan İngilizlerle birleşmek için gerilemekte olan Norveçlilerin bu hareketlerini önlemek için, 14 Nisan akşamı Gudbrand vâdisindeki Dombas'a 1'inci Paraşütçü Alayının Asteğmen Herbert Schmidt komutasındaki 1'inci Bölüğü indirildi. Sürekli kötü hava şartları yüzünden bunların hava yoluyla ikmâl ve iaşesi yapılmadı ve paraşütçüler on gün süren çetin bir direnişten sonra esir düştüler.

Fakat Alman Hava Kuvvetleri karaya çıkan seferi kuvvetlere, bunların ikmâl iaşe limanlarına yine ve her zaman da deniz filosuna karşı saldırılarını sürdürüyorlardı.

Havada, Almanların üstünlüğü tartışma

götürmüyordu: İngiliz hava filotillâları ya kuzey İskoçya'dan, ya da uçak gemilerinden kalkarak faaliyet alanlarının son sınırına dek iş görüyorlardı. Andalsnes'le Namsos'a çıkan birlikler iki hafta sonra geri dönmek zorunda kaldılar. Bu zaferde Alman Hava Kuvvetlerinin kesin bir payı oldu.

Buna karşılık Kattegat ve Skagerrak'ta - Danimarka ile Norveç'i ayıran bu iki boğazda - Almanlar önemli kayıplara uğradılar. 8 Nisandan beri İngiliz denizaltıları buralarda nöbet tutmaya başlamışlardı. Alman taşıt gemilerinin suların derinliklerinde tetikte duran düşmandan kaçınıp kendilerini korumak için hiçbir olanakları yoktu, üstelik bu engeli aşıp geçmeleri gerekiyordu.

8 Nisanda iki Alman yük gemisi batırıldı. 9 Nisanda İngiliz **Tirant** denizaltısı Alman **Karlshure** kruvazörünü torpilledi. .Mürettebat gemiyi terketmek zorunda kaldı. 11 Nisanda İngiliz **Spearfish** denizaltısının bir torpili Alman **Lützow** ağır kruvazörünün dümeniyle pervanesini kopardı. Birçok yük gemisi batırıldı ya da hasara uğratıldı.

Ayın sonunda büyük İngiliz denizaltıları Kattegat'a mayın döşemeye başladılar. Norveçteki birliklerin ikmâl ve iaşesini sağlamak için denizaltı avını örgütlemek çok gerekliydi.

Bu görev Aalborg'da Binbaşı Lessing'in komuta ettiği 706'ncı Alman kıyı uçakları grubuna verildi. Heinkel He 115 ve Arado Ar 196 tipi bu deniz uçakları haftalar boyunca sıkıcı ve yorucu görevlerini sürdürdüler. Keşif yapıyorlar, konvoylara eşlik ediyorlar, denizaltıları araştırıyorlardı...

Fakat 5 Mayıs 1940'ta herşey değişti. Günlerden pazardı. İki Arado erkenden keşfe çıkmıştı. Uçaklara komuta etmekte olan asteğmenler Günther Mehrens ve Karl Schmidt şafak sökmeden önce kendi kesimlerinde arama - tarama yapmak istiyorladrı. Denizaltılar geceleyin su yüzüne çıktıklarından, gün doğarken onları yakalamak ihtimali büyüktü.

Saat 2,30'da Asteğmen Mehrens komutasındaki Arado uçağı Kattegat'ta suyun üzerinden elli metre kadar yükseklikte ağır ağır uçuyordu. Pilot kuzeye yönelmiş, Norveç sularına yaklaşıyordu. Mehrens de denizi inceliyordu.

Birdenbire sağ yanda bir gölge gördü. Arado döndü, daha alçaldı. Hiç kuşku yoktu, bir denizaltının kaptan köşküydü bu! İşin tuhafı şu ki, arkaya doğru eğikti. Provası havaya kalkıyor, pupası ise suya gömülüyordu. Herşeye rağmen de doğuya, İsveç'e doğru hızla ilerliyordu.

Mehrens 20'lik toplarıyla tam kaptan köşkünün üzerine bir salvo gönderdi, pırıldağını işleterek: «Hemen dur!» dedi. Sonra sordu: «Ne gemisisin?»

**Seal**'in güvertesinde bulunan Binbaşı Rupert P. Lonsdale anlaşılmaz işaretler gönderilmesini emretti.

Zaman kazanmak istiyordu. 1.520 tonluk büyük bir denizaltı olan **Seal** Kattegat'a mayın döşemişti. Fakat bu mayınlardan birine değerek denizin tâ dibine dek batmıştı. Saatler süren bir korkudan sonra mürettebat yine suyun yüzüne çıkmayı başarmıştı. Pupası hâlâ suyla dolu olduğundan hızını azaltıyor-

du. Elinde tek bir fırsat vardı. Kapağı İsveç sularına atmak.

Mehrens işi anladı. Bir İngiliz gemisiydi bu muhakkak. 1.000 metreye çıkarken denizaltının konumunu radyo ile bildirdi.

Sonra Arado avının üstüne çullandı, ilk 50 kiloluk bombasını attı. Birkaç saniye sonra denizaltıdan otuz metre uzakta bir su sütünu yükseldi.

İkinci bomba da hedefe vurmadı. Bunun üzerine Mehrens uçaktaki silâhlarla kaptan köşküne ve su kesimine ateş etmeye başladı.

Bunun üzerine Lonsdale'in kendisi üzerinde çift namlulu Lewis mitralyözünün durduğu sahanlığa fırladı ve karşılık verdi.

Denizaltının yanıbaşına bir bomba daha düştü. O sırada Asteğmen Schmit'in Arado'su da gelmişti. Dördüncü ve sonuncu bomba hedefini buldu. Seal denizaltısı şiddetle sarsıldı. Sonra yardım istemek için S.O.S. işareti verdi.

Aynı anda da kader ağlarını örüyordu. Kazan dairesinde su öyle yükselmişti ki sonuncu Diesel motoru da durdu. Manevra yeteneğini kaybeden denizaltı sulara gömülmeye başladı.

Sonradan Binbaşı Lonsdale teslim oluşunu haklı göstermek için.

— «Altmış kişinin sorumluluğu benim üzerimdeydi, **Seal** ölü bir gemiydi artık, umutsuz durumda bulunuyordu,» diyecekti.

Güverteye beyaz bir masa örtüsü getirterek başının üzerinde salladı.

Asteğmen Schmidt gözlerine inanamadı. İki Arado koskocaman bir denizaltıyı teslim

olmak zorunda bırakmışlardı. Böyle şey görülmüş değildi hiç! Tekne bu durumdan kurtulup dalarsa anlatılanlara kimse inanmıyacaktı. Bir kanıt gerekiyordu, bu da denizaltı kaptanının kendisiydi.

Arado uçağı denize indi, Schmidt sordu:

— «Kaptan kim? Denize atla! Buraya kadar yüz.»

Lonsdale ayakkabılarını çıkardı, güverteden daldı, deniz uçağına dek yüzdü.

Uçagın şamandıralarından biri üzerinde duran Schmidt, sudan çıkması için İngilize yardım etti. Sonra onu «râsıt»ın koltuğu üzerine iterek kendisi de yerine geçti.

Lonsdale:

— «İsveç sularındayız...» diye itiraz edecek oldu ama Alman eliyle sert bir hareket yaparak onu susturdu.

Arado uçağı Aalborg doğrultusunda havalanmıştı bile. Doğrusunu söylemek gerekirse bir keşif uçuşundan uçakta bir İngiliz denizaltısının kaptanı olduğu hâlde dönmek, görülmemiş bir başarı idi.

Bunlar olup biterken Asteğmen Mehrens de o dolayları araştırmış, Binbaşı Lang'ın komutasında denizaltı avcılığı yapan **Franken** adlı balıkçı teknesini alıp getirmişti. İngiliz mürettebat bu tekneye aktarma edildi, sonra balıkçı gemisi **Seal**'i bağlayıp çeke çeke Frederikshaven'e kadar getirdi.

706'ncı Kıyı Uçakları Grubu'nun komuta postasında pantolonunun paçalarından hâlâ sular akan bir adam, sabahın saat beşinde Alman havacılarının en iyi dileklerini kabul

ediyordu: Çünkü 5 Mayıs günü Binbaşı Lonsdale tam 35 yaşına basmıştı.

Kelimenin her iki anlamıyla da bir yıldönümüydü bu. Fakat İngiliz denizcisi bu yaş gününü hiçbir zaman unutmıyacaktı.

**«Weser Tâlimi» Harekâtı — Edinilen tecrübeler ve alınan dersler.**

Norveç'in 9 Nisan 1940 günü işgali, Alman Orduları Başkomutanlığının giriştiği çok atakça ve tehlikeli bir harekâttı. Başarı da, başarısızlık da tek bir şeye bağlıydı. Alman Donanması'yla Hava Kuvvetleri baskınlar yaparak en önemli limanlarla havaalanlarını ele geçirebilecek miydi? 500 kadar taşıt uçağı yeryüzünde ilk «hava köprüsü»nü kurmuşlardı. Yine ilk defa olarak «gökten asker yağmıştı». Yeni bir silâh olan paraşütçüleri saran esrar perdesi böylece kalktı.

1 — Beri yandan batıda da hava savaşı başlıyordu ama çok çekingen, sıkıntılı bir tarzda. Ne Alman Hava Kuvvetleri, ne de İngiliz Hava Kuvvetleri düşman topraklarını bombalama iznini almış değillerdi. Almanlar, İngilizlerin bu işten cayacaklarını umuyorlardı. İngilizler de bir hava savaşını göze alacak kadar güçlü hissetmiyorlardı kendileini henüz. Hepsinin bombaladıkları hedefler, düşmanın savaş gemileri idi.

2 — Almanya'nın İngiliz Donanması'nı denizlerden kovmak için bombardıman uçaklarıyla Stuka'lara bağladığı büyük umutlar gerçekleşmemişti. Hava şartları elverişsizdi. Bombardıman uçaklarının da sular üzerinde uçuş için tecrübeleri azdı. Deniz kuvvetlerini ne bulmayı, ne tanımayı, ne de bunlara sal-

dırmayı biliyorlardı. Kazanılan birkaç başarı çok abartılmıştı.

3 — 18 Aralık 1939'da başlıyan bu savaşın Heligoland Körfezi'nde cereyan eden ilk büyük hava çarpışması, avcı uçaklarının eşliği olmaksızın bombardıman uçaklarının düşman avcılarıyla karşılaşamıyacaklarını ispatladı. Her iki komutanlık için de geçerli olan bu kural, bunları gece bombardımanlarıyla yetinmek zorunda bırakacaktı. Oysa bu gece akınlarında hedefe isabet kaydetmek hemen hemen olanaksızdı. Savaşın ondan sonra ki bölümünde askerî olmıyan hedefler hemen her zaman gece bombardımanları yüzünden tahrip edildi.

*Üçüncü Bölüm*

# BATIDA FIRTINA

## Eben Emael'e Baskın

Birinci Ju 52 Müfrezesi, ışıklı işaretlere uyarak havalandığı sırada ortalık henüz zifiri karanlıktı. Motorlar homurdanıyordu. Junkers'ler de her zamankine göre daha güç havalanıyorlardı. Birkaç yüz kiloluk bir yük ağırlaştırıyordu onları. Herbirinin gerisinde bulunan bir kablo ikinci ve motorsuz bir uçağı çekiyordu. Bir plânördü bu!

Şöyle bir sarsılıyorlar, yol almağa başlıyorlar, hızlanıyorlar, sonra havalanıyorlardı. Plânördeki pilot da lövyeyi ihtiyatlı ihtiyatlı çekiyordu.

İniş takımının sarsıntıları da birdenbire kesiliyordu. Çıt çıkmıyordu artık! Plânörler çitlerin. tahta perdelerin üzerinden uçuyorlardı. Junkers'lerin ardında onlar da yükseliyorlardı. Yedekte havalanmak güç işti ama bu başarılmıştı.

Saatler tam 4,30'u gösteriyordu. Günlerden 10 Mayıs 1940'tı.

Köln'deki iki hava limanından, Ren nehri nin sağ kıyısındaki Ostheim (Osthaym) ile sol kıyısındaki Butzweilerhof'tan her otuz saniyede bir, peşinde plânörleriyle 3 tane Ju 52'den oluşan bir müfreze kalkıyordu. Kırk bir plânör katarı havalanmış bulunmaktaydı. Bunlar kenti çevreliyen yeşil alanın güneyin-

deki bir noktaya yöneliyorlardı. Kendileri için özel olarak hazırlanan ve o noktadan başlıyan bir «**Işıklı Yol**» Aachen'a doğru gitmekteydi.

Zarlar atılmıştı. Bu savaş tarihinin bugün bile en atakça girişimleri arasında yer alan bir işin başlangıcıydı. Belçika'nın Eben Emael Kalesi'yle Albert Kanalı'nın derin yarığının üzerine kurulu üç köprüye - Canne, Vrönhoven ve Veldwezelt köprülerine - saldırı yapılacaktı .Buralar Belçika'nın doğudaki savunmasının kilit noktalarıydı. Havadan yapılacak şaşırtıcı bir baskın.bunların hakkından gelecekti.

41 plânörün herbirinde paraşütçüler ortadaki sıranın üzerine atabiner gibi oturmuşlardı. Görevlerine göre sayıları 8 ile 12 arasındaydı. Her aske rkendi özel hedefini gayet iyi biliyordu.

1939 yılın Kasımından beri tam altı ay, ilkin teorik olarak kum sandıkları ve kabartma modeller üzerinde eğitim görmüşlerdi.

«**Koch Hücum Birliği**» Hildesheim havaalanında dünyadan elini eteğini çekmiş haldeydi. Ne dışarıya çıkmak vardı, ne izin almak. Mektuplar çok sıkı bir sansürden geçiriliyordu. Başka birliklerin askerleriyle konuşmak yasaktı.

Askerlerden herbiri şöyle bir taahhüt senedi imzalamıştı: «**Mensup olduğum birliğe ya da orada yapılan işlere ilişkin olarak herhangi bir kimseye sözlü veya yazılı olarak, ya da resimlerle, bilerek, ya da bilmeyerek herhangi bir bilgi verdiğim takdirde ölümle cezalandırılacağımı biliyorum.**»

Gerçekten de, hazırlık dönemi sırasında iki asker önemsiz nedenlerle ölüme hüküm giymişler, fakat girişim başarıyla sonuçlanınca bağışlanmışlardı.

Düşman gaafil avlanacak, hiçbir şeyden kuşkulanmıyacaktı. Başarının ana koşulları bunlardı. Bütün paraşütçülerin canları da buna bağlıydı. İşler öylesine gizli tutuluyordu ki askerler saldıracakları kaleler grubunun özelliklerini çok iyi biliyorlar, fakat adını bilmiyorlardı.

Teoriden sonra sıra uygulamaya geldi. Hava koşulları ne olursa olsun, gece ve gündüz tâlimleri yapıldı. 1939 yılının Noel'ine doğru Südet ülkesindeki Altvater Çek blokhavzlar sistemi eğitim hedefi olarak kullanıldı.

Eben Emael Kalesi'ne karşı savaşa sokulacak paraşütçü - istihkâmcı birliğinin komutanı olan Yarbay Rudolf Witzig şunları anlatıyor:

«Gördüğümüz şeyler karşısında yüreklerimiz saygıyla doldu. Fakat yavaş yavaş kuvvetimizin bilincine vardık ve saldırganın betonun gerisinde değil de dışında daha çok emniyette olduğuna inandık.»

Bu kale 1930'dan az sonra, Albert Kanalı ile aynı zamanda yapılmıştı. Maastricht'in beş kilometre güneyinde, tam Belçika - Hollanda sınırı karşısında, «Maastricht Çıkıntısı» diye anılan yerdeydi ve Liège (Liyej) Kalesi'nin kuzeydeki dayanak noktasıydı. Stratejik önemi apaçık olan, derin bir yarık halindeki Albert Kanalı'na hâkim bulunuyordu. Aachen - Maastricht - Brüksel düz çizgisini izleyen her saldırgan, bütün köprüleri mayınlanmış olan kanalı geçmek zorundaydı.

Tahkimat kayanın içi oyularak yapılmıştı. Kuzeyden güneye uzunluğu 900, doğudan batıya genişliği 700 metreydi. Blokhavzlarının bu beşgen içine rastgele dağıtılmış gibi bir hâlleri vardı. Fakat topçu kazamatları, 75'lik ve 120'lik topları olan zırhlı döner kubbeleri, uçaksavar bataryaları, tanksavar topları ve ağır makineli yuvalarıyla aslında çok ince bir savunma sistemi meydana getiriyorlardı. Çeşitli bölümleri birbirlerine yerin çok derinine gömülü 4,5 kilometrelik galeriler ve dehlizlerle bağlıydı.

Bu istihkâma yaklaşmak âdeta olanaksız görünüyordu. Kuzeydoğu uzunluğunca arazi hemen hemen dikine olarak Albert Kanalı'na doğru 40 metre derinliğe iniyordu. Kuzey batıdaki tahkimli düzlüğün yanı sarp kayalı yerel bir kanalla korunmaktaydı. Güneye doğru duvarları yedi metre yükseklikte olan geniş tanksavar siperler, yapma engellerin büyük bölümünü meydana getirmekteydi.

Bunlara ek olarak tahkimatın her yanında hendekler ve blokhavzlarla donanmış siperler vardı. Blokhavzlarda ise ışıldaklar, 60'lık tanksavar toplar ve ağır makineliler bulunuyordu. Kalenin sarp bedenlerine ulaşmak üzere siperleri aşmak için yapılacak her girişim çaresiz olarak başarısızlığa uğrıyacaktı muhakkak.

Belçikalılar bu modern tahkimat topluluğunu kurarken herşeyi düşünmüşlerdi ama gökten düşerek kazamatların ve zırhlı kubbelerin arasında yere inecek olan düşmanı düşünmemişlerdi.

Bu düşman yoldaydı. Saat 4,35'te bütün Ju 52'ler havalanmayı başarmışlardı. Zifiri ka-

ranlığa, uçakların çektikleri plânörlerdeki ağır yüke rağmen herşey olaysız geçmişti.

Yüzbaşı Koch ele geçirilmesi öngörülen hedeflere göre birliğini dört gruba ayırmıştı:

1 — «**Granit**» Hücum Grubu'nun Komutanı Teğmen Witzig'di. Emrindeki 85 kişi hafif silâhlar ve 2,5 ton patlayıcı madde taşıyordu, 11 de plânör vardı. Hedef: Eben Emael İstihkâmı'ydı. Görev, üstyapıları işe yaramaz hale getirmek, sonra ordunun 51'inci İstihkâm Taburu'nun gelişine dek olduğu yerde tutunmaktı.

2 — «**Beton**» Hücum Grubu'nun Komutanı Asteğmen Schacht'ı. Emrinde 96 kişiyle grubun kurmayı ve 11 plânör vardı. Hedef: Albert Kanalı üzerindeki büyük beton Vrönhoven Köprüsü'ydü. Görev; Köprünün uçurulmasını önlemek, bir köprübaşı kurmak ve onu Alman birlikleri gelip nöbet değiştirene dek elde tutmaktı.

3 — «**Çelik**» Hücum Grubu'nun Komutanı Teğmen Altmann'dı. Emrinde 92 kişiyle 9 plânör vardı. Hedef: Eben Emael'in altı kilometre kuzey batısındaki Veldwezelt demir köprüydü. Görev; «Beton»unki gibiydi.

4 — «**Demir**» Hücum Grubunun Komutanı Asteğmen Schaechter (Şehter) 10 plânörün taşıdığı 90 kişinin başındaydı. Hedef: Canne Köprüsü'ydü. Görev; «Beton»unki gibiydi.

Köln - Ostheim'dan ve Butzweilerhof'tan kalktıktan sonra bütün uçaklar buluşma yerine ulaştılar. Orada gruplar kuruldu ve «**Işıklı Yol**»u izliyerek batı yönünde yola çıktılar. Efferen yol kavşağında ilk ışık açık seçik göründü. Bir ışıldak olan ikinci ışık beş

kilometre uzakta, Frechen yakınında onları bekliyordu. Pilotlar bir ışığı geçmeden önce ötekini ve çoğu zaman ondan sonrakini de görüyorlardı.

Karanlığa rağmen yollarını şaşırmaları olanaksızdı. **«Işıklı yol»** onları sınır kenti olan Aachen'a kadar götürdü.

**«Granit»** grubunun 11'nci plânörünü çeken Junkers uçağı da Köln'ün güneyinde **«Işıklı yol»**u izliyordu.

Pilot birdenbire sağında bir egzos borusundan çıkan küçük alevleri gördü. Kendisiyle aynı yükseklikte olan bir başka uçak yandan dosdoğru üzerine geliyordu.

Yapılacak tek şey vardı. Çarpışmayı önlemek için dalmak. Fakat arkada da bir plânör vardı!

Plânörün pilotu olan Çavuş Pilz dengeyi korumak için harıl harıl uğraşıyordu. Birkaç saniye sonra içinde bulunduğu kabinin üzerinde bir kırbaç şakladı. Zora gelen çekim kablosu kopmuştu. Pilz plânörün yönetimini kendi eline aldı.

Junkers'in motor gürültüsü çabucak azaldı. Birdenbire her yanı korkunç bir sessizlik kapladı.

Yedi kişi kalkış noktaları olan Köln'e doğru süzülüyorlardı şimdi. Bunların arasında Eben Emael Kalesi'ne saldıracak grubun Komutanı Teğmen Witzig de vardı. Pilz, Ren nehrini aşmayı ve bir çayırlığa inmeği başardı.

Şimdi ne yapmalıydı? Witzig hemen askerlerine çayırlığı uçuş pisti haline sokmala-

rını, çitleri yıkmalarını, engelleri ortadan kaldırmalarını emretti:

— «Bizi çekecek başka bir uçak bulmaya çalışacağım,» dedi.

Hemen koştu, o yakınlardaki yoldan geçen bir arabayı durdurdu, yirmi dakika sonra Köln-Ostheim hava limanına ulaştı.

Orada hiçbir Ju 52 uçağı yoktu. Gütersoh'tan başka bir uçak getirtmesi gerekiyordu. Buna da zaman isterdi. Saat 5,05'ti. Grubu yirmi dakikaya kadar Eben Emael'deki düzlüğe inecekti.

Bunlar olup biterken Ju 52'ler arkalarındaki plânörleri de çekerek batıya doğru ilerliyorlardı. Bu uçuşun her ayrıntısı inceden inceye hazırlanmıştı. **«Işıklı yol»**un uzunluğu 73 kilometreydi. Aachen'da bütün uçaklarla plânörler 2.600 metre yükseklikte olacaklardı. Rüzgâr elverişli olursa harekâtın bu ilk bölümü otuz bir dakika kadar sürecekti.

Plânörlerinin içindeki **«Granit»** grubunun askerleri komutansız kaldıklarından habersizdiler. Şimdiki hâlde uzun boylu önemi yoktu bunun. Her birliğin görevi iyice belliydi. Her plânörün pilotu düzlüğün üzerindeki hangi noktaya, hangi blokhavzın arkasına, hangi kubbenin yanına inmesi gerektiğini on ya da, yirmi metre farkla iyice biliyordu.

Öte yandan birkaç plânörün kaybedileceği gözönünde tutulmamış olsaydı tasarı kusurlu ya da eksik hazırlanmış demekti. Her birliğin şefi sağındaki ya da solundaki birlik başarısızlığa uğrar, hattâ yere inemezse ne yapacağını biliyordu.

Teğmen Witzig'in başına gelenler, uğranı-

lan tek kaza değildi. Yirmi dakika kadar sonra 2'nci birliğin bulunduğu plânörü çeken Junkers uçağı kanadının üstüne yan yatmaya başladı.

Plânörün pilotu olan Brendenbeck ilkin gözlerine inanamadı. Ama hayır, şimdi de Junkers'in sağındaki, solundaki kırmızı - yeşil ışıklar yanıp sönmeye başlamıştı.

Kabloyu çözme işaretiydi bu!

Birkaç saniye sonra kablo çözüldü, plânör kendi başına uçmaya başladı. Ne talihsiz aksilikti bu! Plânör yarı yolda ve topu topu 1.500 metre yükseklikte olduğundan, Aachen'a bile ulaşamıyacaktı.

Bu yüzden de Düren yakınındaki bir tarlaya indi. Paraşütçüler dışarıya fırladılar. Rastladıkları otomobillere elkoydular ve sınıra ulaştılar. Orada «nizamî» birlikler saldırıya hazırlanıyorlardı.

«Granit» uçuşa yalnız dokuz plânörle devam ediyordu.

Sonuncu ışıldak gerektiğinden daha erken göründü. Aachen'ın dış mahallelerinden biri olan Laurensberg'in kuzey batısındaki Vetschau (Feçav) tepesine yerleştirilmişti.

Plânörlerin kablolarının çözüleceği noktayı gösteriyordu. Hiçbir motor gürültüsünün yaklaştıklarını belli etmesine meydan vermeden Maastricht çıkıntısını orada aşacaklardı.

Ortaya bir sorun çıkmış bulunuyordu. Gidecekleri yere on dakika erken gelmişlerdi. Meteoroloji uzmanlarının haber verdiklerinden daha sert olarak arkadan gelen rüzgâr, uçarlarken geniş ölçüde yardım etmişti onlara. Yine bu nedenledir ki öngördükleri yük-

sekliğe ulaşmamışlardı henüz. Topu topu 2.000 - 2.200 metreydiler. Oysa plânörlerin doğru hedef üzerine yönelmeleri için 2.600 metreden tek başlarına uçuşa geçmeleri gerekiyordu.

«Beton» grubunun komutanı olan Asteğmen Schacht sonradan raporuna şunları yazmıştı:

«Filotillâ anlaşılmaz nedenlerle hücum grubunu Hollanda arazisi üzerinde de çekti ve ancak Almanya sınırıyla Maastricht arasında bize kabloyu çözme işaretini verdi.»

Filotillâ böyle yaparak plânörleri hedefe yaklaştırmak ve hücum birliklerinin güvenliğini sağlamak istemişti herhalde. Fakat bu ihtiyat tedbiri onların aleyhine oldu. Junkers'lerin motor gürültüleri Belçika ve Hollanda savunma tesisleri için alârm işareti yerine geçti.

Saat nerdeyse 5'e geliyordu. Bu da Hitler'in Batı ülkelerine saldırıyı başlatmak için saptadığından yarım saat kadar önceydi. Doğu yeliyle sekiz on dakika kazanılacaktı. Plânörlerin inişi 12-14 dakika sürecekti. Genel saldırıdan beş dakika önce de Yüzbaşı Koch'la kocaman sessiz kuşları kalenin içinde, blokhavzlarla kanalın üzerindeki köprülerin arasına konacaklardı.

Nihayet son plânörler de uçaklardan çözüldüler. Junkers'lerin motor gürültüsü uzaklaştı. Fakat Hollanda uçaksavarları alârma geçmişlerdi. Daha Maastricht'ten önce sanki bir oyundaki gibi patlamaların meydana getirdiği kırmızı balonlar, plânörlerin çevrelerinde parçalanıyordu. Pilotlar manevra yapıyorlar, zikzaklar çizerek kendile-

rini korumaya çalışıyorlardı. Bereket versin yükseklik yeterliydi.

Hiçbir isabet almadı. Fakat artık işin gizli kapaklı yanı da kalmamıştı. Bu kadar uzun süre bunca özenle gizli tutulan bu işin üzerindeki esrar perdesi kalkmıştı.



Daha 1932'de, merkezi o sıralarda Wasserkuppe'de bulunan Rhön - Rossiten Şirketi büyük, geniş kanatlı bir plânör yapmıştı. Bir uçak tarafından çekiliyor, yükseltici sert rüzgârlar buldu mu çok yükseklere çıkıyor, meteoroloji gözlemleri yapıyordu.

Çok geçmeden bu uçan gözlemevine (Almancada bu anlama gelen «Observatorium» sözünün ilk üç harfi alınarak) kısaca «Obs» denildi. 1933'te kurulan Alman Plânör Uçuşları Enstitüsü bu plânörü Darmstadt - Griesheim'a getirtti. Orada da plânör daha başka işler arasında Peter Riedel, Will Hubert ve Heinz Dittmar'ın yönetmekte oldukları, uçak yedeğinde yapılacak uçuş dersleri için kullanıldı.

Sonradan dünyanın en ünlü kadın askerî havacısı olan Hanna Reitsch (Rayç) o zamanlar Enstitünün tecrübe pilotuydu. «Obs»un bir Ju 52 yedeğinde ilk çekilişinin denemesini o yaptı.

1933'ten başlıyarak da Ernst Udet, Darmstadt'da bu plânörün deneme ve eğitim uçuşlarında hazır bulundu. Zihninde bir şimşek çaktı: Bu kocaman plânör askerî işlerde de kullanılabilirdi. Sözgelişi ilk hatlara kadar herhangi bir yükü getirebilir, kuşatılmış bir birliğe cephane ve yiyecek ulaştırabilirdi.

Modern bir «Truva Atı» görevini de yapamaz, düşman hatlarının gerisine asker indirerek baskına uğrıyan bir düşmanı gaafil avlıyamaz mıydı?

Udet o sıralarda sivildi ve gizliden gizliye gelişmekte olan Alman Hava Kuvvetleri'yle ilişkisi yoktu. Fakat silâh arkadaşı olan Baron von Greim'a «Obs» hakkında bir rapor verdi.

Az sonra Enstitüye askerî bir plânör yapma görevi verildi. Bunu yapan Dr. Mühendis Hans Jacobs da ona DFS 230 adını verdi. Böylece hücum plânörü doğmuş bulunuyordu. Savaş sırasında da üne kavuşacaktı.

1937'de Gotha Vagon Fabrikası bunu seri hâlinde yapmaya başladı. Kanadı ortada, burnu sandık biçimindeydi. Çelik borudan yapılma şasesine bez geriliyordu. Plânör havalandığı sırada altındaki tekerlekli takım ondan ayrılıyor, iniş de günümüzde hem plânörler, hem helikopterlerde kullanılan, kızaklardaki gibi önleri eğri, kuvvetlendirilmiş «ayak»lar üzerinde yapılıyordu. Bu da Udet'in bir buluşuydu. 1920-1930 arasında Alp dağlarına kızaklardaki bu ayaklarla çok atakça inişler yapmıştı.

Plânör boşken 900 kilo ağırlığındaydı. 1.000 kiloya kadar yük taşıyabilirdi ki bu da silâhlarıyla beraber on kişilik bir birlik demekti.

Sonbaharda General Student'in çok gizli tutulan «havadan taşınan birlikler»ine Asteğmen Kiess komutasında küçük bir plânör birliği de eklenmişti. Yapılan manevralar iyi savunulan bir nokta üzerinde plânörlerin başarı kazanma şanslarının paraşütçülere göre daha büyük olduğunu ispatlamıştı.

Önce işin baskın niteliği vardı. Taşıt uçakları hedefe yaklaşırlarken kendilerini ele veriyorlardı. Sonra atlayışın kendisi için de zamana ihtiyaç vardı. 90 metrelik en düşük irtifada paraşütçüler kendilerini koruyamadan yer üzerinde 15 saniye süreyle asılı kalıyorlardı. Ayrıca askerler Ju 52'leri yedi saniyeden eksik bir zamanda da terketseler yaklaşık olarak 300 metre üzerine dağılıyorlardı.

Nihayet yere inince paraşütçülerini çıkarmak, bir araya gelmek ve kendileriyle aynı anda uçaktan atılmış olan silâh sandıklarını arayıp bulmak zorundaydılar. Böylece de değerli bir zaman boşuna harcanmış oluyordu.

Baskına uğrayan düşmanın şaşkınlığı geçiyor, paraşütçülerin en güçsüz oldukları sırada teşebbüsü yine o eline alıyordu.

Plânörlerle ise işler bambaşkaydı. Bunlar sessiz sedasız, kokunç bir tarzda yaklaşıyorlar, düşmanı baskına uğratıp iyice şaşırtıyorlardı. En iyi plânör pilotları düldül'lerini hedefin 20 metre yakınına indirebiliyorlardı. Gövdenin burnundaki geniş yükleme-boşaltma kapağından askerler hemen yere atlıyorlar ve tam teçhizatla çarpışmaya hazır halde bir araya geliyorlardı.

İtiraz edilecek tek bir nokta vardı: Bunların hedefe günün ilk ışıklarıyla birlikte yaklaşmaları gerekiyordu. Son olarak da doğruca kendilerine gösterilen noktaya gidebilmek için bölgeyi önceden tanımaları gerekiyordu.

Bu sorun Eben Emael Harekâtı'nı nerdeyse başarısızlığa uğratacaktı.

Çünkü Alman Orduları Başkomutanlığı Batı'ya yapılacak saldırının saat 3'te, yâni gecenin karanlığında yapılmasını istiyordu.

Koch hücum birliği şu itirazda bulundu: Kendisinin yapacağı müdahale genel saldırı ile aynı anda, yahut daha iyisi, bundan birkaç dakika önce yapılmalıydı. Öte yandan, sabahın ilk ışıklarından önce harekete geçmesi de olanaksızdı.

Hitler saldırının başlıyacağı saati güneşin doğuşundan otuz dakika öncesi için olmak üzere değiştirdi. Biraz daha önçe bile yola çıkılsa Eben Emael Harekâtı'nın başarı kazanma ihtimali hiç yoktu.

Böylece, Alman Ordusunun tümü bir avuç maceracının isteklerine uymak zorunda kalıyordu. Bunlar da havadan saldırı yaparak dünyanın en güçlü kalelerinden birini hücumla ele geçirmek iddiasındaydılar.

Saat 3,10'a doğru Eben Emael Harekâtı'nın tümünden sorumlu olan Binbaşı Jottrand'ı sahra telefonundan aradılar. Albert Kanalı kesimini korumakta olan 7'nci Belçika Piyade Tümeni alârma geçmişti.

Bütün garnizon savaşa hazır haldeydi. Askerler bütün istihkâmlara, blokhavzlara yerleştiler. Aksilikleri üzerlerinde olan gözlemciler kubbelerinin içinden karanlıklara bakıyorlardı. Her alârm işareti verildikte Almanlar bu karanlıkların içinden otaya çıkabilirlerdi.

İki saat süreyle hiç çıt çıkmadı. Şafak sökmeden az önce Hollanda'daki Maastricht'ten zorlu bir toplu ateşinin gürültüsü duyuldu.

Kalenin güney doğu ucundaki 29 sayılı mevzide Belçika topçuları uçaksavar toplarını havaya dikmişlerdi. Alman bombardıman uçakları yaklaşıyorlar mıydı? Kaleye saldırmak niyetinde miydiler? Herkes kulak kabar-

tıyordu ama hiçbir motor sesi duyulmuyordu.

Birdenbire doğudan hayâleti andıran kocaman kocaman kuşlar peyda oluverdi. Daha şimdiden epey alçaktaydılar. Görünüşe göre inmeye hazırlanıyorlardı. Üç, altı, dokuz taneydiler. Belçikalılar çabucak toplarını indirdiler, ateşe başladılar.

Fakat kuşlardan biri üzerlerine, aralarına gelmişti bile.

Çavuş Lange pilânörünü doğru ateşin gelmekte olduğu mevziin üzerine sürmüştü. Sol kanadıyla bir mitralyözü biçerek birkaç metre sürükledi. Plânör de büyük bir çatırdıdan sonra hareketsiz kaldı.

Kapak açıldı. 5'inci Birliğin Komutanı olan Başçavuş Haug, otomatik tabancasıyla ateş açtı. Belçikalıların üzerine elbombaları yağmaya başladı, onlar da kollarını kaldırdılar.

Haug: «Bundan sonrakine! 23 sayılı istihkâma!» diye bağırdı.

Üç asker zırhlı kubbeye kadar olan yüz metreyi koşa koşa aştılar.

Bir dakikadan daha az zamanda dokuz plânör de kendilerini karşılayan ağır makineli ateşine aldırmadan saptanan noktalara inmişlerdi. Hepsi de dışarıda olan askerler, görevlerini yerine getiriyorlardı.

4'üncü Birliğin plânörü 19'uncu İstihkâmdan yüz metre kadar uzaktaydı. Burası uçaksavar ve tanksavar toplarla donatılmış bir blokhavzdı. Yerin hizasında olan mazgalları da kuzeye ve güneye yönelmişti. Başçavuş Wenzel mazgalların kapalı olduklarını gördü. Blokhavza doğru koştu, kubbedeki pe-

riskopun ağzına bir kilo dinamit soktu. Ondan sonra da Belçikalılar ağır makinelileriyle rastgele, körlemeden ateş edeceklerdi.

Askerleri de gizli silâhlarını, 50 kilo patlayıcı maddeyi gözetleme kubbesine yerleştirip ateşlediler. Fakat 19 sayılı istihkâmın zırhı çok kalındı. Patlamadan delinmedi, yüzeyi kuru toprak gibi yer yer çatladı.

Wenzel'in istihkâmcıları patlayıcı madde kullana kullana büyüttükleri mazgallardan içeriye girdiler. Bütün silâhlar tahrip edilmiş, garnizon savaşdışı olmuştu.

Seksen metre daha ileride Çavuş Harlos ile Çavuş Heinemann'ın komutasındaki 6 ve 7'nci birlikler sahte tahkimata saldırdıklarını farkettiler. 15'inci ve 16'ncı istihkâmlar diye bir şey yoktu. Hava keşiflerinin özellikle güçlü olduklarını bildirdikleri «5 metrelik zırhlı kubbeler» kurşundan yapılmış tuzaklardan başka şey değillerdi.

Buna karşılık kale sahanlığının güneyinde çarpışmalar ve hızıyla devam ediyordu. Kuzeyde artık işe yaramıyan birliklerin eksikliği orada duyuluyordu. Belçikalılar zırhlı istihkâmlarında ve içinde sığınaklar kurdukları eski bir malzeme ambarında vargüçleriyle karşı koymaya devam ediyorlar, Almanları ağır makinelilerinin tek bir noktaya yönelmiş ateşi altında tutuyorlardı.

Ambara yapılan saldırı sırasında, daha önce 31'nci istihkâmın çifte kubbesini havaya uçurmuş olan 8'inci birliğin komutanı Assubay Unger vurulup öldü.

Başçavuş Niedermailer'le Çavuş Arent'in komutasındaki 1'inci ve 3'üncü birlikler 12 ve 18'inci kazamatların toplarını tahrip ettiler.

Yere inişten on dakika sonra on istihkâm ya susturulmuş, ya ağır hasara uğratılmıştı.

Eben Emael toplarının büyük bölümünü kaybetmişti ama kale henüz ele geçirilmiş değildi. Paraşütçüler kalenin kıyısında, kanalla siperlerin kenarına kurulmuş olan daha aşağıdaki blokhavzlara girmeyi başaramamışlardı.

Belçikalılar altyapılarda topu topu yetmiş kadar Almanın bulunduğunu farkettiler. Binbaşı Jottrand yakındaki bataryaların ateşini kendi kalesi üzerine yöneltti. Ele geçirdikleri blokhavzlara sığınan hücum birlikleri savunmaya geçmek zorunda kaldılar. Yardım gelene dek de bulundukları yeri ellerinde tutmaya çaba gösterdiler.

Saat 8,30'da beklenmedik bir şey oldu. Başçavuş Wenzel'in komuta postasını yerleştirdiği 19 sayılı istihkâmın yakınına bir plânör indi. Teğmen Witzig yere atladı. Sonradan gelen bir Junkers uçağı plânörünü, indiği çayırdan havalandırmıştı. Şimdi Witzig kendi hücum grubunun başında bulunuyordu.

Yapacak çok iş vardı. Plân uyarınca He 111 tipi uçaklar onlara cephane ve patlayıcı madde taşıyorlardı. Alman birlikleri de yeterince tahrip edemedikleri istihkâmlara karşı yine saldırıya geçtiler. Dinamit lokumları topların namlu ağızlarında patlıyordu.

Paraşütçüler istihkâmın derinliklerine girdiler, ulaşım galerilerini havaya uçurdular. Başka paraşütçüler de kanalın kıyısına hâkim olan 40 metrelik dik inişin içine kazılmış olan 17 sayılı blokhavza elbombalarıyla saldırmaya kalkıştılar.

Saatler geçiyor, nöbeti devralacak birlikler gecikiyordu. Witzig radyo ile Vrönhoven köprübaşını ve 51'inci İstihkâm Taburuyla gelip kendisiyle birleşecek olan Teğmen Mikosch'u aradı.

Mikosch yavaş yavaş ilerliyebiliyordu. Maastricht köprüleri havaya uçurulmuştu. Albert Kanalı üzerindeki Canne Köprüsü de tam **«Demir»** birliğinin plânörleri yere indikleri sırada uçurulmuş, böylece Maastricht'le Eben Emael arasındaki dolaysız ulaşım kesilmişti.

Buna karşılık Vrönhoven ve Veldwezelt köprüleri sağlam olarak paraşütçülerin eline geçmiş bulunuyordu. Belçikalılar bütün gün onların üzerine zorlu bir ateş açtılar. Fakat Almanlar özellikle Aldinger taburunun 88'lik toplarının desteği ve 2'nci Okul Filosunun 2'nci Grubunun bombardıman uçaklarıyla 2'nci Stuka Filosu'ndaki Junkers'lerin aralıksız saldırıları sayesinde tutunuyorlardı.

Akşama doğru nöbeti devralacak birlikler nihayet geldi. Yalnız **«Granit»** grubu bir gece daha Eben Emael Kalesi'nin içinde dayanmak zorunda kalacaktı. Ertesi sabah saat 7'de bir istihkâm hücum kıtası kendisine zorla yol açarak paraşütçülerin yanına ulaştı.

Öğleye doğru henüz ayakta duran blokhavzlara saldırı yeniden başladı. Saat 13,15'te kalenin girişini savunan 3 sayılı istihkâma karşı yapılan çarpışmanın gürültüsünü bir boru sesi bastırdı. Belçikalılar bir elçi gönderiyorlardı. Binbaşı Jottrand teslim olacaktı.

Eben Emael böylece düştü.

Yeraltı galerilerinden çıkan 1.200 Belçikalı asker esir alındı. Üstyapılarda bulunanlar-

dan yirmisi ölmüştü. «**Granit**» grubu ise altı ölü ile yirmi yaralı vermişti.

Fakat iş bu kadarla bitmedi. Koch hücum grubunun plânörlerini çözdükten sonra Ju 52 uçakları arkalarında bağlı olan kabloları belirli bir noktada çıkarmak için geri gelmişlerdi. Sonra yine batı yönünde uzaklaşmışlardı.

İkinci bir görevleri vardı. Muharebe alanı ve Eben Emael üzerinde uçarak normal atlayış irtifaına dek yükselerek Albert Kanalının 40 kilometre batısına kadar içerilere daldılar.

Sonra kapaklarını açtılar, paraşütçüler de dışarıya atladılar.

Gökyüzünde iki yüz tane beyaz şemsiye açıldı sanki. Hemen de alârm verildi. Belçikalılar gerilerine inen düşmana karşı ister istemez savaşıyorlardı.

Fakat işin tuhafı şu ki, Almanlar hücum etmiyorlardı...

Belçikalılar bölgeyi inceden inceye araştırınca hiyleyi anladılar. «Paraşütçüler» paraşütlerine bağlı kalmışlardı. Bunlar Alman üniforması giymiş, içleri saman dolu mankenlerdi. Çarpışıyorlar sanılsın diye üzerlerine otomatik olarak patlıyacak bombalar yerleştirilmişti.

Bu yalancı indirme hareketi de muhakkak ki düşmanın paniğe kapılmasına yol açtı.

### Rotterdam'da neler oldu?

14 Mayıs günü saat 15'e doğru Hollanda'nın Rotterdam limanı üzerine zorlu bir hava akını yapıldı. He 111 tipi altmış uçak, sınırı iyice çizilmiş bir üçkenin içinde, Hollandalıların

savunmakta oldukları Meuse Nehri köprülerinin ardına bombalar attılar. Başlıyan yangınlar kentin büyük bölümünü harabetti. 900 kişi öldü. Rotterdam'a yapılan akın bütün dünyada Almanya'nın şerefi üzerine ilk kez gölge düşürdü.

Bu savaşın tarihini yazanlar gerçi başka sonuçlara ulaşmışlardır ama çok kimseler bugün bile hava tethişi çağının Rotterdam'la başlamış olduğu iddiasındadırlar.

İşin doğrusu ne? Rotterdam faciasının kökeni nedir? Esaslı ve tarafsız bir fikir edinmek için bunun bütün ayrıntılarını bilmek gerektir.



**«Dikkat! Tehlike!»**

Limanla şehrin üzerinde canavar düdükleri çalıyor, şafağın ilk ışıklarının berraklığı içinde çok sayıda uçakların homurtusu çınlıyordu...

Aşağıdaki satırları askerleriyle birlikte havaalanının kıyısında mevzilenmiş olan genç bir Hollanda subayı yazmıştı:

**«Waalhaven Havaalanı'nın toprak tabyaları ve siperleri içinde bulunan Kraliçenin Humbaracı Alayı'nın askerleri biraz daha kamburlarını çıkarıyorlardı. 3 saattir alarm halindeydiler. Yorgundular, soğuktan tityorlardı. Ağır makinelilerinin, havan toplarının arkasında çömelmiş bekliyorlardı. Yedekteki iki bölükten olan ve uçak hangarlarının içinde çarçabuk kurulmuş sığınaklarda uyumağa devam eden arkadaşlar ne mutluydular...»**

Fırtına hemencecik koptu. Sayısız bombalar ıslık çalarak, homurdanarak havadan düşüyorlardı. Alanın kıyısındaki siperlerin üzerine yağmur gibi yağıyorlar, uçaksavar mevzilerinin içinde patlıyorlar, yedek askerlerinin rahatını düşünen mevki komutanının alârma rağmen içlerinde mışıl mışıluyumalarına izin verdiği büyük hangarların damlarını deliyorlardı.

Bunların sonucu ise korkunçtu. Alev alev yanarak çöken hangarların yıkıntıları altında gömülü birçok askerler öleceklerdi. Çok önemli bir hava limanı olan Waalhaven'ın bütün savunma tesisleri bir anda çöküvermişti.

Görülmedik bir dakiklikle yapılan bu hava akınını 4'üncü Filonun ikinci grubunun 28 tane He 111 uçağı başarmıştı. Bu, düşman cephesinden yüzlerce kilometre gerideki «**Hollanda Kalesi**»nin içine Alman birliklerinin yapacakları inişin başlangıcıydı.

Saat 5'ten az önce 4'üncü Filo Delmenhorst, Fassberg ve Gütersloh'dan havalanmıştı. Saat 5,55'te Hollanda sınırının üzerinden uçması gerekiyordu. Fakat Albay Martin Fiebig epey uzaklardan dolaşmayı uygun görmüştü. Deniz yönünden, yâni İngiltere'nin bulunduğu taraftan gelmek ve kıyı yakınındaki hedeflere saldırmak istiyordu ki şunlardı: Amsterdam-Schiphol, La Haye yakınındaki Ypenburg, Rotterdam - Waalhaven ve bir avcı uçakları alanı olan Bergen-op-Zoom.

Fakat baskın sözkonusu olamazdı. Hollandalılar 2 Mayıs'tan beri Alman saldırısını bekliyorlardı. Kıyının üzerinde bombardıman uçaklarını zorlu bir uçaksavar ateşi

karşıladı. Hollanda av uçakları bunların üzerine çullandılar. Albay Fiebing'in uçağı düşürüldü. Kendisi paraşütle atladı ve esir oldu. Bununla birlikte bombardıman uçakları düşmanın havaalanlarına yine de bir ilk darbe indirmiş oldular.

Bombaların çıkardıkları gürültünün yankıları Waalhaven üzerinde daha yeni dinmiş, uçaksavar bataryaları da daha yeni susmuştu ki motorların tehdit dolu homurtuları tekrar duyuldu.

Bu sefer Almanlar doğudan geliyorlardı; gelenler de bombardıman uçakları değil, üç motorlu taşıt uçaklarıydı. Kraliçenin Humbaracı Alayı'ndaki genç subay daha sonraki saniyeleri şöyle anlatıyor:

**«Sanki mucize sonucu ortaya çıkmış gibi, ak lekeler alanın üzerinde gökyüzünün her yanını kaplamışlardı. Göz alabildiğine, birer pamuk tutamıydı bunlar sanki, yirmi tane, elli tane, hayır sayıları yüzü aşmıştı daha şimdiden! Uçaklardan damlalar gibi düşüyorlar yere doğru ağır ağır iniyorlardı.»**

Hollanda'lı genç subay şöyle devam ediyordu:

— **«Paraşütçüler geliyor! Paraşütçüler.»**

Keskin bir komut üzerine bütün ağır makineliler ateş püskürmeye başladılar. Paraşütler, uçaklar derken hedefler birdenbire öylesine çoğaldı ki insanın aklı karışıyor...

1'inci Paraşütçü Alayı'nın 3'üncü Taburuydu bu gelen. Yüzbaşı Karl Lothar Schulz'un komutasındaydı. General Kurt Student'in 7'nci Hava Tümenine bağlı olan Yüzbaşıya şu görev verilmişti:

«3'üncü Tabur, bombardıman birliklerinin hazırlığından sonra (yâni doğrudan doğruya hedefin üzerine atlıyarak) Waalhaven Havaalanı'nı çabucak ele geçirecek ve Alman Hava Kuvvetlerinin uçaklarla taşıyacakları birliklerin yere inebilmeleri için alanın güvenliğini sağlıyacaktır.»

Yüzbaşı Zeidler komutasındaki taşıt grubu, yâni Özel Görev Filosu'nun Üçüncü Grubu içinde paraşütçüler olduğu halde Rotterdam'ın güney bölgesine dakikası dakikasına yaklaştı. Waalhaven Havaalanın'da biraz önceki bombardımanın izleri açık seçik görülüyordu. Alev alev yanan hangarlardan yükselen mantar biçimi dumanlar, pilotlara yol gösteriyordu.

Avcı askerler atladılar. 15-20 saniye boyunca savunmasız olarak havada asılı kaldılar. Fakat Hollanda ateşinin öfkesi çok fazla sayıdaki hedefler üzerinde dağılıyordu.

En ağır kayıplara başarısız bir manevra yol açacaktı. Bir Ju 52 uçağı taşıdığı paraşütçüleri öyle beceriksizcesine attı ki, askerler çıra gibi yanan hangarların üzerine düştü. Paraşütçüler daha yarı yolda ateş aldı ve uçlarına asılı olan askerler düşerek öldüler.

Fakat paraşütçülerin çoğu alanın kıyısına indiler ve hemen iki yandan aynı zamanda saldırıya geçtiler. Hollandalılar ateşlerini şimdi dışarıya doğu yöneltmek zorunda kalmışlardı, Alman plânı da bunun böyle olacağını öngörmüştü zaten.

Çünkü genel kargaşalık arasında bir taşıt filotillâsı Waalhaven'in tam üzerine indi. Hafif uçaksavarlar uçaklara ateş ettiler, benzin kalbura dönen depolardan akmağa başladı.

Bir Junkers uçağının iki motoru ateş aldı. Fakat yere indiler. Daha durmamışlardı ki kapakları alabildiğine açıldı. Hâki üniformalı Alman askerleri yere atladılar. 16'ncı Piyade Alayının 9'uncu Bölüğünden iki takımdı bunlar. Havadan taşınan birliklerin öncüleriydi. Komutanları Teğmen Schwiebert (Şvibert) idi.

Hollandalılar hem içerden hem dışardan saldırıya uğruyorlardı şimdi. Bir çeyrek saat sonra sayıca üstünlüklerine rağmen siperlerinde baskına uğrayan savunmacıların silâhları alındı.

Beri yandan cayır cayır yanan uçakların iskeletleri arasında Ju 52'ler yere inmeye devam ediyolardı. 16'ncı Piyade Alayının 3'üncü Taburu da birkaç dakika sonra öncü birliğini izledi.

Bu birliğin komutanı olan Yarbay Dietrich von Choltitz şunları yazıyor:

**«Herşey önceden tasarlandığı gibi olup bitti. Çarpışmanın gürültüsü korkunçtu. Motorlar homurdanıyor, hangarladaki cephaneler patlıyordu. Ağır havan topları da işe karıştı. Ağır makineliler kesik salvolarla uçakların içine ateş ediyorlardı. Kaybedilecek bir ân bile yoktu; çabuk, uçaklardan dışarıya! Saldırıya geçiyoruz!»**

Kraliçenin Humbaracı Alayı'ndaki Hollandalı subay baskının uyandırdığı şaşkınlığı şöyle anlatıyor:

**«Ağır havanlarımızla Rotterdam'ın kuzeyindeki toplarımızın ateşi şimdi hava limanını dövüyor. Bu destekten yararlanarak düşmanla teması kesip yol üzerinde toparlanma-**

**yı başaracağız belki. Ama ne oluyor? Almanlar yeşil renkli havai fişekler atıyorlar. Bizim ağır silâhlara ateşi kesmeleri için vereceğimiz işareti öğrenmişler meğer! İşte şimdi iş tamam. Son direniş de çöküyor. Kaliçenin yiğit alayından sağ kalanlar kadere boyun eğmişler, kollarını havaya kaldırıp teslim oluyorlar. Durmadan yeni yeni uçaklar yere iniyor. Waalhaven, Almanların eline geçti artık.»**

Bu tek havaalanının zaptı bir başlangıç oldu sadece. Havadan taşınan birliklerin asıl amacı, kentin göbeğinde, Meuse Nehri üzerindeki köprüleri ele geçirmekti. Bunlara baskınla saldırmak, sonra da iki başına geçerek savunmak gerekiyordu.

Waalhaven kentin güney kıyısındaydı. 3'-üncü Taburun köprülere gelmeden önce Rotterdam'ın trafiği içinde kendisine zorla yol açması gerekiyordu. Köprüler o zamana dek sağlam kalacak mıydı?

Bunun için de gerekli hazırlık yapılmıştı. Bir gün önce akşam üzeri 16'ncı Piyade Alayının Teğmen Schrader komutasındaki 11'inci Bölüğü, Oldenburg yakınındaki Bad Zwischenahn'a nakledilmişti. Geceyarısı 22'inci İstihkâm Alayından bir İstihkâm Birliği ile beraber, bekleyen deniz uçaklarına bindirilmişti.

Deniz uçakları içerilerde hemen hemen yuvarlak bir göl olan Zwischenahn Denizi'nden havalanarak doğuya yönelmişlerdi. Çift yüzeyli on iki tane eski He 59 uçağıydı bunlar. Alabilecekleri kadar yük almışlardı. Sandık biçimi gövdelerinin altında direklerle tutturulmuş iki tane kocaman şamandıra vardı.

Pilotlar keşif ya da yardım uçağı olarak hâlâ kullanıyorlardı onları. Savaş için hızları çok düşüktü.

Herşeye rağmen 10 Mayıs 1940 günü saat 7'ye doğru bu oniki deniz uçağı Rotterdam'a, şehrin merkezine geldi. Altısı doğudan, altısı batıdan gelerek Nieuwe Maas (Yeni Meuse) Nehri'nin yatağını izlemişlerdi.

Nehre sürtünürcesine uçarak Willem Köprüsü'nün iki yanına indiler. Sonra köpüklü dalgalar yaparak kuzey kıyısına yaklaştılar.

Açılan kapaklardan istihkâmcılar dışarıya lâstik sandallar attılar. Askerler bunların içine atladılar ve kıyıya doğru hızla kürek çekmeye başladılar. Sonra iki yandaki setlere tırmanıp Osterkade'yi bir yandan öbür yana geçtiler. Eski limanın havuzları arasındaki Leeuwen ve Jan Kuiten köprülerini ele geçirdiler. Ağır makinelilerini mevzie sokarak hemen oradaki demiryolu köprüsünün üzerine de yerleştiler.

Birkaç dakikadan daha az bir zaman içinde istihkâmcılarla piyadeler Meuse nehrinin her iki kıyısında da küçük birer köprübaşı kurmuşlardı.

Hollandalılar hemen karşı saldırıya geçtiler. Şehir askerlerle doldu.

Almanlar köprünün ayaklarının ve duvar çıkıntılarının ardına gizlenmişler, köşebaşlarındaki evlere siperlenmişlerdi. İlk hücumları püskürttüler. Fakat topu topu 120 kişiydiler. Herşey bir zaman meselesiydi. Sayıca üstün düşman kuvvetleri karşısında tutunabilecekler miydi?

Birdenbire Meuse Nehri'nin güneyindeki

Koningshaven'den gelen bir tramvay çıktı ortaya. Boyuna çan çalıyordu. İçinden Alman paraşütçüleri yere atladılar!

1'inci Paraşütçü Alayının 11'inci Bölüğünün 1'inci Takımıydı. Başında Teğmen Horst Kerfin vardı. Bu hücum grubunun elli kişisi arkadaşları gibi hava limanına değil de stadyuma inmişlerdi. Bir tramvayla otomobillere elkomuşlar, Feijenoord mahallesinden geçerek köprülere ulaşmışlardı.

İstihkâmcılarla piyadeler rahat soluk aldılar. İlk takviye gelmişti. Kerfin'in komutasındaki takım Meuse Nehri'ni geçerek kuzey kıyısındaki köprübaşlarına yerleşti. Bir saat sonra böyle bir şey yapılamazdı. Büyük bir binaya yerleşen Hollandalıların ateşi öylesine zorlu, attığını öylesine vurur hâle gelmişti ki hiç kimse oradan geçemiyordu artık.

Peşpeşe verdiği kanlı çarpışmalarda ağır kayıplara da uğrıyarak, 16'ncı Piyade Alayı'nın 3'üncü Taburu da Waalhaven'dan yola çıkmış, köprülere doğru ilerliyordu. Koningshaven'le Noorden adasındaki küçük köprüleri ele geçirmeyi başardılar. Fakat Meuse üzerindeki Willem Köprüsü'nde tam beş gün dört gece durum hep aynı olarak kalacaktı.

Kuzey kıyısında 60 asker, Hollandalıların saldırılarına karşı canlarını korumaya çalışıyorlardı.

Başlangıçtaki durum buydu, bundan sonraki bombardımanı anlamak için de bu durumu bilmek gerektir. Fakat herşeyden önce havadan taşınacak bu birliklerin tehlikeli indirilişlerini kim akıl etmişti acaba?



27 Ekim 1939'da Berlin, 7'nci Hava Tümeni'nin Komutanı olan General Kurt Student'i gizli bir toplantıya çağırmıştı. Hitler'den ve Student'ten başka, konuşmaya yalnız Alman Ordusu Başkomutanı General Wilhelm Keitel katılmıştı.

Hitler söze başlayarak şunları söyledi:

— «Polonya'da paraşütçü birlikleri savaşa sokulmadı. Bunda güdülen başlıca amaç, bu yeni silâhın varlığını gereksiz olarak açığa vurmamaktı. Fakat batıda hazırlanmakta olan saldırıda, havadan taşınan birliklerin nerede ve ne zaman baskın yaparak şaşkınlık yaratacaklarını saptamak için uzun uzun düşündükten sonra aşağıdaki kararları verdim:

**(4 paraşütçü taburundan oluşan 7'nci Hava Tümeni ile havadan taşınan 22'nci Piyade Tümeni Belçika'daki Gand bölgesiyle Belçika Ulusal İç İstihkâmı'nı Alman kara kuvvetleri gelinceye dek elinde tutacaktır.**

**Plânörlere bindirilen küçük bir hücum müfrezesi Eben Emael Kalesi'ni ve Albert Kanalı üzerindeki köprüleri ele geçirecektir.)**

Ordunun havadan taşıma yoluyla yapılacak her türlü harekâta karşı gösterdiği kuşkuculuğa rağmen bu harekâtın herbiri en ufak ayrıntılarına kadar hazırlandı.

Eben Emael'e yapılacak baskın da hepsinin en çetini sayılıyordu. Fakat ne denli paradoksal görünürse görünsün, önceden düşünüldüğü gibi, başarıyla sonuçlanacaktı! Gerçekten, Student bu baskınla ilgili hazırlıkları öylesine gizli tutuldu ki bu hücum, batıdaki saldırının plânları arasında bile yer almadı.

Ve tam işte bu plânlar da bir talihsizlik sonucu Belçikalıların eline geçti.

Günlerden 10 Ocak 1940'tı. Münster'de konaklıyan 2'nci Hava Filosu nezdinde hava ordusunun irtibat subayı olan Binbaşı Reinberger, havadan taşınan birliklerle girişilecek harekâtın ikmâl ve iaşe işleri için yapılacak bir toplantıya katılmak üzere Köln'e gidecekti. Münster - Loddenheide havaalanının komutanı olan Binbaşı Erich Hönnmans: «Sizi oraya uçakla götüreyim isterseniz,» dedi.

Reinberger sisli havada bu uçuşu yapmaktan çekindi. Sonunda kabul etti. Yanında sarı renkte bir evrak çantası vardı. İçi de Köln'deki toplantı için gerekli gizli belgelerle doluydu. Bunlar arasında 2'nci Hava Ordusu'nun hazırladığı dödüncü proje de bulunuyordu. Bu da batıda yapılması öngörülen harekâtın genel plânıydı.

İlkin herşey yolunda gitti. Hönmanns Loddenheide'den havalanarak güney batıya yöneldi. Sonra görüş koşulları dakikadan dakikaya kötüleşti. Öyle ki pilot, Ren nehrini görmeksizin aştı. Gittikçe kaygılanarak yönünü bulmak için boşuna uğraştı. Sert bir doğu yeli Me 108 Typhon tipi uçağı ters yönde sürüklüyordu.

Nihayet bir nehrin kara şeridini farketti. Ren olamazdı bu, çok inceydi çünkü.

Kanatlar buzlanma yüzünden ağırlaşmaya başlıyordu, sonra motor birdenbire durdu.

İnmek gerekiyordu. Zorunlu inişti bu. Me iki ağaca çarpmaktan güçlükle kurtularak bir tarlada ilerledi, bir çite çarparak ters döndü.

Pilot: «Nerdeyiz?» diye sordu.

Rastladıkları ilk köylü, Almanca sorulan bu soruyu anlamadı. Sonra Fransızca konuşarak bilgi verdi. Uçaktakiler Belçika'daki Malines yakınlarında bulunuyorlardı.

Reinberger sarardı. Boğuk bir sesle:

— «Bu kâğıtları yakmam gerek,» dedi. «Kibrit varını yanınızda?»

Hönmanns'ta kibrit yoktu. İki binbaşı da sigara içmiyordu. Belçikalı köylü çakmağını uzattı onlara.

Reinberger çitin arkasında siperlenerek belgeleri yakmaya çalıştı. Fakat o sırada bisiklete binmiş jandarmalar çıka geldiler ve alevleri söndürdüler.

Yarım saat sonra bir köylünün evinde yapılan ilk sorgulama sırasında Reinberger son bir umutsuz girişim yaptı. Masanın üzerinde serili duran kâğıtları kaptığı gibi çabucak sobanın içine attı. Belçikalı bir yüzbaşı da hemencecik onları ateşten çekti.

Alman harekât plânlarının kenarları kavrulmuştu ama hepsi de çok güzel okunabiliyordu. Bunlar batı devletlerinin eline böyle geçti işte ve bu olay büyük heyecan yarattı.

Fakat Müttefik kurmayları çekindiler. Düşünceleri birbirini tutmuyordu. Bu belgeler gerçek miydi, yoksa Almanların baştan aşağı uydurdukları bir mizansen mi sözkonusuydu? Bu buluşun hemen hemen hiçbir askerî sonucu olmadı.

Almanlar tarafından ise bu iş epey insanın başını yedi. Hitler bağırıp çağırdı. Göring ateş püskürdü. 2'nci Hava Ordusu Komutanı General Felmy ile 6'ncı Hava Kolordusu Komutanı Albay Genth istifa zorunda kaldı.

Bütün harekât plânını baştan aşağı değiştirmek gerekti. Bunun üzerine General Manstein'ın Ardennes'ler üzerinden **«tırpan atmak»** diye adlandırılan plânı benimsendi, yapılması tasarlanan saldırı Hollanda'yı da kapsadı. Birliklerin Gand'a, **«Ulusal Siper»**in içine doğru havadan taşınarak Hitler'in plânı uyarınca Meuse nehrindeki Namur - Dinant tahkimli hattı üzerine indirilmesinden vazgeçildi. Belçikalılar elde ettikleri belgelerden bunların bütün ayrıntılarını öğrenmişlerdi.

Fakat gizli tutulmuş olması yüzünden Eben Emael - Albert Kanalı harekâtı bu plânlar arasında bulunmadığı için, onun hazırlıkları sürdürüldü.

15 Ocak 1940'ta, belgelerin kayboluşundan beş gün sonra Göring, General Student'e yeni emirler verdi.

**«Tırpan atmak»** plânı uyarınca, bunu yapmakla görevli olan Alman Ordusunun kuzey kanadında hiçbir tehlikeyle karşılaşmaması gerekiyordu. Onun için 18'inci Orduya komuta etmekte olan General von Küchler Hollanda'yı olasıya çabuk işgal edecekti.

Fakat Hollanda, içindeki birçok kanallar ve su yollarıyla iyice korunmaktaydı. Savunması da kolaydı. Kuzey-Güney kanalı boyunca sular salıverilip her yanı kapladılar mı, doğudan gelen bütün saldırganlar durdurulabilirdi.

Güneyde, «Hollanda Kalesi»nin bağrına dek giden tek bir açık yol vardı: Meuse'ün ve Ren'in geniş ağızlarındaki Mördijk, Dordrecht ve Rotterdam köprüleriydi bunlar. Hollandalılar havaya uçurmadan önce Almanlar

bu köprüleri ele geçirirlerse; düşmanla çevrili oldukları halde 9'uncu Zırhlı Tümene gelene dek onları dört beş gün elde tutabilirlerse Hollanda mahvolmuştu.

General Student komutasındaki takviyeli 7'nci Hava Tümeni'ne bu görev verildi. 10 Mayıs 1940 sabahı da Tümen görevi yapmaya girişti.

Mördijk: Köprüleri koruyan blokhavzlarla uçaksavar bataryalarına kaşı büyük bir dikkatle yapılan hücumdan sonra, 1'inci Paraşütçü Alayı'nın 2'nci Taburu, Komutanı olan Yüzbaşı Prager'le birlikte, köprülerin kuzey ve güneydeki başlangıç noktalarına indirildi. Her ikisi de Diep'in Hollanda'daki bölümünde bulunan 1.200 metre uzunluğundaki karayolu köprüsüyle 1.400 metre uzunluğundaki demiryolu köprüsü Almanların eline sağlam olarak geçti.

Dordrecht: Evlerin çok sık olması yalnız bir tek bölüğün harekâtta bulunmasına olanak sağlıyabildi. 1'inci Paraşütçü Alayı'nın 3'-üncü Bölüğü yere indi ve eski Meuse üzerindeki köprülere saldırdı. Bölük Komutanı Teğmen von Brandis öldü. Hollandalılar karşı saldırıya geçerek demiryolu köprüsünü geri aldılar. 1'inci Paraşütçü Alayı'nın başlarında Albay Brauer'in bulunduğu kuvvetli müfrezeleriyle 16'ncı Piyade Alayı'nın Waalhaven'e inmiş olan 1'inci Taburu Dordrecht'e saldırdılar. Çetin çarpışmalar üç gün sürdü.

Rotterdam: Yarbay von Choltiz ile 16'ncı Piyade Alayının 3'üncü Taburundan 60 kişi Hollandalıların bütün karşı saldırılarına rağmen Meuse üzerindeki köprüleri ellerinde tuttular.

Böylece de «**Hollanda Kalesi**»ne karşı havadan taşınan birliklerle yapılan harekât, bunların üzerinde beslenen ve inanılmaz gibi görünen bütün atakça umutları gerçekleştirmiş oldu. Zayıf Alman Kuvvetleri her yanda savunmaya geçmek zorunda kalmışlardı ama köprüler de işgal edilmişti. 9'uncu Zırhlı Tümen'in kuzeye doğru ilerlemekten başka yapacağı iş kalmamıştı artık.

Student'in havadan taşınan birlikleri arasında ayrı bir grup vardı ki kuzeyde, General Kont von Sponeck komutasındaki 22'nci Piyade Tümenine bağlı olarak harekâtta bulunuyordu. La Haye yakınında üç havaalanına Valkenburg, Ypenburg ve Ockenburg'a inecek, başkente girecek, kraliçenin sarayı ile hükûmet binasını ve Savaş Bakanlığı'nı işgal edecekti.



Havadan taşınan kıtalarla uygulanan bu taktiği Hollandalılar Danimarka ve Norveç'te yapılan harekâttan beri biliyorlardı. Hava limanlarındaki garnizonları takviye etmişler, alanlara da engeller yerleştirmişlerdi. Ayrıca böylesine dümdüz bir ülkede yön bulmak da güç işti. İlk gruptaki birçok paraşütçüler hedeften uzağa atlıyorlardı. Bunları izleyen taşıt filotillâları da düşmanın çok yoğun ateşiyle karşılaşıyorlardı.

Leyde'nin batısındaki Valkenburg'da 47'nci Piyade Alayının 3'üncü Taburunun askerleri Albay Buhse ile birlikte henüz ilerlemekte olan uçaklardan atlayıp hemen saldırıya geçtiler. İlkin 2'nci Paraşütçü Bölüğü'nün iki takımıyla alanı temizlemeleri gerekiyordu.

Herşeye rağmen umutsuz durumdaydılar. Ağır Junkers 52 uçakları ıslak alanda tekerleklerinin dingillerine kadar çamura gömülmüşler, havalanamıyorlardı. Hollandalılar bunları yaktılar. Daha sonraki taşıt grubu inmek için hiçbir boş yer göremedi ve geri dönmek zorunda kaldı.

Delft'in kuzeyindeki Ypenburg'da savunma öylesine güçlüydü ki, 65'inci Piyade Alayı'nın 6'ncı Bölüğünü taşımakta olan onüç Junkers 52 uçağından onbiri alevler içinde yere indi. Bir alev ve duman bulutu içinde hepsi de alan üzerinde yayılmış olan çeşitli engellerin üzerinde yere çakılarak parçalandılar. Sağ kalanlar da kendilerinden çok üstün bir düşman karşısında uzun süre tutunamadılar.

9'uncu Özel Görev Bombardıman Grubu'nun 3'üncü Filotillâsı da Ypenburg'a gitmek üzere saat 6.06'da Lippspringe'den ayrıldı. General Kont von Sponeck, ikinci uçağı kullanmakta olan Başçavuş Aloys Mayer'in yanına oturmuştu.

Ypenburg üzerine gelince yere inemeyeceklerini anladılar. Bunun üzerine Ockenburg'a yöneldiler. Orada da durum aynıydı. Alanın üzeri cayır cayır yanan uçaklarla kaplıydı. Uçaksavarlar Generalin Junkers'ine isabet kaydettiler.

Her yanda uçaklar iniş yapma çâresi arıyarak rastgele dolaşıyorlardı. Birçokları hiç çekinmeden Rotterdam - La Haye otoyolunu seçtiler. Başkaları da deniz kıyısındaki kumsallara indiler ve kuma saplandılar.

En sonunda pilot Mayer bir tarlaya indi. Küçük bir koruya dek ilerledi. General Kont

von Sponeck de çevresine küçük bir hücum grubu topladı.

10 Mayıs akşamı sırtta taşınan küçük bir radyo vericisi sayesinde 2'nci Hava Ordusu ile temas kurabildi. Kesselring, La Haye'e hücumdan vazgeçip Rotterdam'ın kuzeyine doğru ilerlemesini emretti.

13 Mayıs gecesi topu topu bin askerden oluşan bu karma-karışık grup Rotterdam'a girdi. Tam üç gün boyunca da 3'üncü Hollanda Tümeni'ne bağlı çeşitli birliklerin saldırılarına göğüs gerdi.

Overschie mahallesinde Sponeck savunmaya geçmek zorunda kaldı. Kente saldırmak için çok zayıftı.



13 Mayıs sabahı General Hubicki komutasındaki 9'uncu Zırhlı Tümen'in öncü birliği paraşütçülerin çılgınca alkışları arasında Mördijk Köprüsü üzerinde ilerlerken, durum şöyle idi:

Dordrecht ele geçirilmiş, ilk tanklar da akşam üstü Rotterdam'a, Meuse üzerindeki köprülerin güneyine ulaşmışlardı. Orada 16'ncı Piyade Alayı'nın 3'üncü Taburu çetin çarpışmalar bahasına bir bölgeyi hâlâ elde tutuyordu. Hollandalılar Willem Köprüsü'nü ağır toplarıyla tarıyorlar, topçekerlerle de nehirden köprüye hücum etmeye çalışıyorlardı.

Almanlar ağır kayıplara uğramışlardı. Yarbay von Choltiz, Teğmen Kerfin komutasındaki 60 piyade, istihkâmcı ve paraşütçünün bulunduğu kuzey kıyısındaki köprübaşını boşaltma emrini aldı. Fakat onlarla te-

mas kuramadı. Gündüz olsun gece olsun bir fare dahi köprüden geçemezdi.

13 Mayıs günü saat 16'da iki sivilin kocaman beyaz bayraklar salladığı görüldü. Ateş kesildi. Siviller ilkin çekindiler, sonra ilerlediler. Bunlar bir tâcirle Almanların işgalindeki, Meuse Nehri üzerinde küçük bir ada olan Noorder'in papazıydı. Yarbay von Choltiz onlara:

— «Şehri savunan komutana gidip söyleyin. Rotterdam ancak teslim olursa ağır hasarlara uğramaktan kurtulabilir,» dedi.

İkisi de korkudan tir tir titredikleri hâlde akşam üstü yine geldiler. Hollandalılar:

«Bu akşamdan tezi yok, ağır topların ateşini adanın üzerine yönelteceğiz. Gerçi orada yoğun bir halk topluluğu oturuyor ama herşeyi yerle bir etmek için bundan başka çâre yok,» demişlerdi. Ayrıca Hollandalı Albay Scharroo da Alman komutanına:

«Bana yapacak önerileri varsa subaylarını göndersin, sivillerle hiçbir şey konuşamam,» diye haber yollamıştı.

Rotterdam'ın kaderi belli olmaya başladı. Hollandalılar bu kenti ellerinde bulundurdukları sürece Almanların kuzeye doğru ilerlemelerini engelleyecek kuvvetli bir kilit noktasına sâhip olacakları kuşkusuzdu. Askerî bakımdan, böylesine güçlü bir mevzii bırakmalarına hiçbir neden yoktu.

Fakat Alman Komutanlığı hızla ilerlemek istiyordu. Belçika'dan geçerek Fransa'ya kesin darbeyi indirecek birliklerin güvenliğini sağlamak için, Hollanda'nın çabuk temizlenmesi gerekiyordu. Ayrıca, bu harekâtla gö-

revlendirilmiş olan 18'inci Ordu **«Hollanda Kalesi»**nin içine İngilizlerin çıkarma yapmalarından korkuyordu.

Saat 18,45'te General von Küchler bütün bunları gözönünde tutarak «Rotterdam'ın direnişinin her çâreye başvurularak kırılmasını» emretti.

Zırhlı birlikler 14 Mayıs günü saat 15.30'da saldırıya geçeceklerdi. Ondan az önce bir topçu hazırlığı yapılacak ve köprülerin öbür yanındaki sınırları iyice belirlenmiş bir bölge bombardıman edilerek düşmanın savunma çabaları felce uğratılacaktı.

39'uncu Zırhlı Kolordunun Komutanı General Rudolf Schmidt, General Student'in yerine geçerek Rotterdam'da Başkomutanlığı eline aldı. Von Küchler ona şu direktifleri vermişti:

«Hollanda sivil halkının boşyere kan dökmemesi için elden gelen herşey yapılacaktır.»

13 Mayıs akşamı Schmidt son bir girişim yaptı. Yeni bir uyarma yazarak bunu Hollanda diline çevirtti. Direniş hemen durmazsa gerekli bütün çârelere başvuracağını yazıyor, kelimesi kelimesine de şunları ekliyordu:

— «Direniş durmazsa bundan, şehrin büsbütün yokolması gibi bir sonuç doğabilir. Şehrin ağır hasarlara uğramaması için sizlerin sorumluluk duygunuza hitap ediyorum.»

Kaderin ağlarını öreceği 14 Mayıs 1940 günü ortalık ışımaya başladı. Bundan sonra artık her saatin, hatta her dakikanın önemi vardır.

Saat 10.40'ta, Hollandalılarla müzakereye

girişilecek Alman askerî elçileri Willem Köprüsü'nü geçtiler. Bunlar Yüzbaşı Hörts ile tercümanlık yapacak olan Teğmen Dr. Plutzar'dı. İlkin bir komuta postasına götürüldüler ve beklemek zorunda kaldılar. Sonra gözleri bağlı olarak kentin bir başından öbür başına geçtiler ve nihayet kendilerini tonozlu bir bodrumda buldular.

Dr. Plutzar daha sonra bunu: «Uzun süre bekledik, içimiz kaygı doluydu. Değerli bir zamanın geçip gittiğini biliyorduk çünkü,» diye nakletmişti.

Nihayet saat 12,10'a doğru Albay Scharroo Almanları kabul etti, onlar da kendisine hemen: «Şehir ancak derhal teslim olduğu takdirde kendisini ağır bir bombardımandan kurtaracaktır,» dediler.

Fakat Scharroo hemen bir karar almaya yanaşmadı. La Haye'deki şefine başvuracaktı. Alman yüzbaşıya:

— «Merak etmeyin, saat 14'e doğru bir elçi gönderirim size,» dedi.

General Schmidt bunu öğrenir öğrenmez 2'nci Hava Ordusu'na radyo ile bir mesaj göndererek: «Görüşmeler nedeniyle hava saldırısını erteleyin,» dedi.

Saat 13,50'de geleceği daha önce bildirilen elçi Willem Köprüsü'nde göründü. Bu mevki Komutanının yardımcısı olan Yüzbaşı Bakker'di.

Yarbay von Choltitz kendisini Meuse üzerindeki adada kabul etti. Bir irtibat görevlisi de General Schmidt'in orada birkaç yüz metre uzakta olan komuta postasına koştu.

Hava yoluyla taşınan birliklerden General

Student'le 9'uncu Zırhlı Tümen'den General Hubicki, General Schmidt'le birlikte Alman komutanının o sabah ivedelikle yaptığı uyarmaya Hollandalı komutanın vereceği cevabı bekliyorlardı. Hollandalılar durumun çok vahim olduğunu anlamışlar mıydı acaba?

Hollandalının geldiğinin kolorduya haber verilişi sırasında geçen birkaç dakika boyunca Bakker'in yanında bulunan Choltitz, Rotterdam'ı tehdit eden büyük tehlike üzerinde özellikle durdu. Bu subayın alınyazısı da aynı olacaktı. 1944'te Paris müstahkem mevkiinin komutanlığını General rütbesiyle ele alınca Hitler'in emirlerini dinlemeyecek ve bekçiliği kendisine verilmiş olan kenti yakıp yıkmak istemeyecekti.

Fakat Hollandalının şüpheci bir hâli vardı. Tek bir silâh sesi dahi duymuyordu. Birkaç gün süren çarpışmadan sonra birdenbire mütareke olmuştu sanki. Meuse Nehri'nin öbür yakasına tanklar yığılmıştı da ilerlemeye hazırdı, böyle demişlerdi ona. Bunların hepsi uydurma mıydı yoksa? Almanlar Rotterdam'ı kurtarması için onu bu kadar israrla sıkıştırdıklarına göre, bunu kendi güçsüzlüklerini gizlemek için yapmıyorlar mıydı acaba?

Choltitz altüst olmuştu. Hollanda kuvvetlerinin komutanı olan Scharroo'unun teslim olmayı hiç mi hiç düşünmediğini görüyordu. Biraz sonra da Alman generalleri bu red cevabından gerekli sonuçları çıkaracaklardı.

Kentin büyük bölümü Hollandalıların ellerinde değil miydi? Onların birlikleri, Meuse'ün güneyindeki Alman birliklerine göre sayıca daha üstündüler. Rotterdam'ın kuzeyin-

da, havadan taşınan 22'nci Tümenin Kont von Sponeck komutasındaki bitkin kalıntıları birkaç yüz kişiden ibaretti ve savunma zorunda kalmışlardı.

Albay Scharroo ne diye teslim olacaktı öyleyse? Üstelik Hollanda Başkomutanı General Winkelmann, Almanların isteğine kaçamaklı bir cevap vermesini emretmişti.

Yüzbaşı Bakker de bir mektup getirmişti zaten. Mevki Komutanı bu mektupta sadece, Alman uyarısındaki sözde bir şekil yanlışlığını belirterek şöyle diyordu:

**«Böyle bir teklifi (yâni teslim olma teklifini) dikkate alabilmem için bunun bana sizin askerî rütbenizi, adınızı ve imzanızı taşıdığı halde gelmesi gerektir...**

**Rotterdam'daki birliklerin Komutanı**
**Albay P. Scharro.»**

Saat 14,15'ti! General Schmidt de bu mektubu okumuş bulunuyordu. Hollandalıların elçisi kentin teslim oluş koşullarını görüşmeye yetkili değildi. Ancak Almanların koşullarının neler olduğunu öğrenecekti, o kadar. Schmidt hemen yeni bir mektup yazdı.

Havadan taşınan birliğin verici radyosu sık sık kesilen bir dalga uzunluğu üzerinden 2'inci Hava Tümenine (görüşmeler nedeniyle saldırının bir kez daha ertelenmesi) emrini ulaştırabildi.

Fakat ne yazık ki aynı dakika da Albay Lackner komutasındaki 54'üncü Bombardıman Filosu Alman - Hollanda sınırını aştı. Emrindeki yüz tane He 111 uçağı belirli saat olan 15'te, hedefleri Rotterdam üzerinde bulunmak üzere üç çeyrek saatten beri Del-

menhorst'tan, Weser Nehri üzerindeki Hoya'dan ve Quakenbrück'ten kalkmış bulunuyordu.

Bir akşam önce filonun irtibat subayı, seçilen hedefler üzerinde açık seçik bilgi almak üzere Rotterdam'a gitmişti. Oradan da bir harita ile dönmüştü. Bunun üzerinde düşmanın direnme bölgeleri açıkça belirtilmiş bulunmaktaydı. Köprülerin öbür yanındaki bir üçkendi bu. Uçaklar da bombalarını yalnız bu çevrenin içine atacaklardı.

Kendisini götürmekte olan uçağın içinde, Albay Lackner haritayı dizlerinin üzerine yaymıştı. Bütün grup komutanlarıyla filotillâ komutanlarına da bu haritanın birer örneği verilmişti.

Bu akının sadece askerî bir amacı vardı gerçekten. Kısa, fakat zorlu bir bombardımanla Meuse Nehri üzerindeki demir ve karayolu *köprülerinin yanlarındaki Hollanda* savunma tesisleini felce uğratmak, böylelikle de Alman birliklerinin geçmesini sağlamaktı. Her uçaktaki mürettebat 60 kişilik bir birliğin Meuse Nehri'nin sağ kıyısında bir köprübaşı kurduklarını ve bunlara zarar vermemek gerektiğini de biliyorlardı.

Fakat hiçbirinin bilmediği şey, şu anda Rotterdam'da kentin teslim olmasını öngören görüşmeler yapıldığı ve Alman Komutanlığı,nın akının geri bırakılmasını emrettiğiydi. Yalnız Albay Lackner'in böyle bir emrin verilebileceğinden haberi vardı ve bunu da kendisi sonradan şöyle anlatacaktı:

«Yola çıkmadan az önce filo harekât şubesinden bir telefon mesajı geldi. General Student Hollandalıların kendilerinden Rotter-

dam'ın teslimini isteyen bir uyarma aldıklarını telgrafla bildirmişti. Oraya vardığımız sırada Meuse Nehri üzerindeki adada kırmızı ışıklar bulunup bulunmadığına dikkat etmemiz gerekiyordu. Varsa Rotterdam'a değil, Anvers yakınındaki iki İngiliz tümenine hücum edecektik.»

Fakat beş gün süren çarpışmaların yol açtığı yangınların ve dumanların arasında bu kırmızı ışıkları görebilecekler miydi?

Bunlar olup biterken Kraliçe Köprüsü'ndeki komuta postasına yerleşmiş bulunan General Schmidt, şerefli bir düşmana karşı ileri sürülecek teslim koşullarını kendi eliyle noktası noktasına yazıyor, yazdıklarını da şöyle bitiriyordu:

**«Çabuk hareket etmek zorundayım, onun için sizden kararınızı verip üç saatlik bir süre içinde, yâni saat 18'de bana ulaştırmanızı rica ederim. Güney Rotterdam, 14 Mayıs 1940, saat 14,55. Schmidt.»**

Yüzbaşı Bakker mektubu aldı ve çabucak çıkıp gitti. Yarbay von Choltitz de Willem Köprüsü'ne dek onunla birlikte gitti, Hollandalı köprüden koşa koşa geçti.

Saat şimdi 15'ti, yâni geri bırakılan bombardıman saatiydi. Choltitz sonradan:

**«Gerilim çekilmez hâle gelmişti. Rotterdam teslim olacak mıydı?»** diye yazıyordu.

Aynı anda da güneyden çok sayıda motorların homurtusu geliyordu. Bombardıman uçakları yaklaşmaktaydı. Meuse'deki adada bulunan askerler işaret tabancalarına kırmızı ışıklı fişekler sürdüler. Choltitz sonradan şunları yazacaktı:

**«Biz savaşçılar sadece gerekli emirlerin verildiğini, ulaşımda herhangi bir aksaklık olmadığını, komutanlığın da olayların yönetimini sımsıkı elinde tuttuğunu ummak durumundaydık.»**

Oysa Alman komutanlığı o anda olayların gidişi üzerine en ufak bir etki yapacak durumda değildi. Yarım saatten beri, yani 2'nci Hava Ordusu'nun kendisi bombardımanı bir kez daha geri bırakmasını emreden radyo mesajını alalıberi, Rotterdam'a doğu uçmakta olan filoyu geri çağırmak için boşyere uğraşıyordu.

54'üncü Bombardıman Grubu'na eşlik eden özel hava birliği ve onun Komutanı olan General Putzier de göklerdeki bu yarışa katılmış bulunuyorlardı. Kurmay başkanı Albay Bassenge Rotterdam'ın mesajını Bremen'de alır almaz kararlaştırılan parolanın filoya ulaştırılması için hemen muhabere salonuna koşmuştu. Parola: **«Öteki hedef!»** idi.

Fakat yalnız filo komutanlığı Rotterdam'a yaklaşmakta olan hava birliği ile aynı frekans üzerinden yayın yapıyordu! Şu hâlde bombardımanın geri bırakıldığını bildiren yeni emrin özel görev birliğine komuta eden General tarafından hava alanlarına bildirilmesi gerekiyordu. Bunun için ise zaman lâzımdı.

Münster'de harekâttan sorumlu subay olan Yarbay Rieckhof hemen bir Me 109'a atlayarak Rotterdam'ın yolunu tuttu. Bombalarını atmadan önce filonun yolunu kesmek istiyordu.

Fakat bütün bu çabalar sonuç vermedi. Filo Rotterdam'a yaklaşıyordu. Uçakların her-

biri radyo antenini içeriye almıştı. Bir mesaj alma şansı büyük ölçüde azalmış bulunuyordu. Mürettebat da bütün dikkatini hedefleri üzerinde toplamıştı şimdi.

Tek bir umut, zayıf bir umut kalmıştı. Kırmızı işaret fişekleri!

Filo, Rotterdam'dan az önce aldığı emir uyarınca dağıldı .Yarbay Otto Höhne komutasındaki sol kanat, güney doğu yönünden bombalanacak üçkene yaklaştı. Albay Lackner de doğru hedef üzerine gitmekte olan sağ kanadın komutasını ele almıştı.

Lackner şunları anlatıyor:

«Gökyüzü bulutsuz, fakat çok buğuluydu. Görüş şartları öylesine kötüydü ki bombalarımı Asteğmen Kerfin'le emrindeki altmış askerin ya da köprülerin üzerine isabet ettirmiyeceğimden emin olmak için 750 metreye dek alçalmak zorunda kaldım.»

Saat 15,05'te Lackner'in birliği Meuse Nehri ve kentin kıyı kesimi üzerinden uçuyordu. Uçaksavarlar korkunç bir ateş açmışlardı. Bombardıman uçakları da onlar için çok elverişli bir yükseklikteydiler, fakat düz çizgiden ayrılmıyorlardı.

Hepsi gözlerini nehrin yatağı üzerine dikmişlerdi. Rotterdam'ın ortasında Yeni Meuse kuzey yönünde bir kıvrım yapıyordu. Bu kıvrımın en ileri noktasının hemen yanında, batıda, iki köprü nehrin iki yakasını birbirine bağlıyordu. Günlerdir çetin savaşlara sahne olan bu şehrin üzerinden yükselen buğular ve yangın dumanları arasında, köprülerin düz çizgiler hâlindeki iki şeridi ve Meuse Adasının çevresi farkediliyordu.

Pilotlarla gözlemciler dikkatle bakıyorlardı ama hiçbir kırmızı fişek izi görmüyorlardı. Yalnız Hollanda uçaksavarlarının patlamaları, danseden çizgiler hâlinde uçaklarına doğru çıkıyorlardı.

Rotterdam'ın üzerinde en kritik saniyeler yaşanıyordu. Bu saniyeler boyunca da Choltitz'in askerleri havaya düzinelerle fişekler attılar.

General Schmidt, Student'le birlikte Stielljesstraat'ın yuvarlak kavşağında duruyordu. Bombardıman uçaklarının hedeflerini arıyarak havada yaklaştıklarını görünce:

— «Tanrım! Felâket!» diye bağırdı. İki general işaret tabancalarını kaptıkları gibi kendileri de ateş etmeye boyuna ateş etmeye başladılar... Kırmızı... kırmızı...

Yukarıdan hiçbir şey görülmüyordu. Buğu, yanan evlerden çıkan duman bulutları ve topların ölüm derecesinde yaraladıkları Straatendam yolcu gemisinden yükselen daha koyu bulutlar... Bütün bunlar yerden verilen işaretleri yutup yokediyordu.

İş işten geçmişti artık. Sağdaki kolda bulunan bombardıman uçakları hedefin üzerinde homurdanmaktaydılar. Açılan kapaklardan 50 ve 250 kiloluk bombalar yağmur gibi yağıyordu. Bunlar eski şehirin ortasındaki üçkenin tam içine hedefin tam ortasına vuruyorlardı.

Derken sıra soldaki kola geldi. Bunun en başında Yarbay Höhne'nin bulunduğu komuta birliği vardı.

Höhne sonradan şunları yazacaktı: «Yaptığımız hücuma eşlik eden koşullar düşünülür-

se, böylesine dramatik bir akın yapmadım hiç. Önümde, nişangâhın başında oturan gözlemci ve arkamda oturan radyocu ile birlikte, bombaları atmamak gerekirse kullanmak üzere bir işaret kararlaştırmıştık.»

Höhne geldiği yönden bakınca hedefi açık seçik görüyordu. Gözlemci de mesafeyi ve yüksekliği düzenli olarak bildirmekteydi. Höhne gözlerini Meuse üzerindeki adadan ayırmıyordu. Aklı fikri kırmızı işaret fişeklerindeydi. Bunların göünmesini bekliyordu. Fakat o da hiçbir şey göremedi.

Gözlemci birdenbire onu uyardı:

— «Şimdi tam sırası! Yoksa çok uzağa vurmuş oluruz.»

Höhne atış emrini verdi.

Birdenbire de soluğu kesilir gibi oldu. Kendi deyişiyle, beklediği kırmızı ışıklar yerine iki tane zavallı işaret fişeğini yalnız birkaç saniye boyunca ve çok hafif olarak farketmişti.

Radyocudan yana döndü, işaret etti, kararlaştırılan parolayı verdi:

— «Herşeyi durdurun!»

Kendi uçağı için iş işten geçmişti. Otomatik komuta aygıtı işlemiş, bombalar düşmeye başlamıştı. Baştaki birliğin hemen kendisinin arkasından gelen iki uçağı da yüklerini boşaltmışlardı.

Fakat 1'inci Filotillâ ile aralarındaki kısa mesafe yeterliydi. Daha mürettebat komuta lövyelerini indirmeğe vakit bulamadan (stop) işareti kulaklarında çınladı. Bir an duraladılar, bir açıklama istemek için döndüler, aşağıya, şehre doğru baktılar.

Bombalar her yanda patlıyordu. Patlamaların bulutları evlerin üzerinde yayılıyor, duman sütunları göke doğru yükseliyordu. En baştaki birlik bombalarını atmış değil miydi? Şimdi de onlara **(atmayın)** deniyordu!

Evet, böyle lâzım. Uçaklar dönüyorlar, Yarbay Höhne güney doğuya, kendilerine verilen öteki hedefin üzerine doğru yöneliyor.

Kısacası 54'üncü Grubu'n 100 tane He 111 tipi uçağından 57'si Rotterdam'ı bombardıman etmişler, 43'ü ise son anda yoldan çevrilebilmişlerdi.

Sonradan yapılan bütün soruşturmalar, Yarbay Höhne dışında hiç kimsenin Meuse üzerindeki adadan boyuna yükselen kırmızı işaret fişeklerini görmediğini meydana çıkardı.

57 uçak 250 kiloluk 158, 50 kiloluk 1.150 ki toplam olarak 97 ton bomba atmışlardı ve askerî görevleri uyarınca bunların hepsi patlayıcı bombalardı (*).

Herşey erağmen yangın Rotterdam'ın merkezini harap etti. Nasıl mümkün olabildi bu? Özellikle Rotterdam üzerinde kullanılan küçük çaptaki bombalar binaları yıkabilirler, sokakları çökertebilirler, damları uçurabilirler, duvarları yıkabilirlerdi. Binaların uğradığı hasar kuşkusuz büyüktü. Bu bombalar dolaylı olarak yangın da çıkarabilirlerdi. Margarin üretimine gerekli hammaddelerin

---

**(*) Karşılaştırma yapmak üzere: 24-30 Temmuz 1943'teki üç gece akınında Hamburg üzerine yapılan bombardımanlarda İngiliz Kraliyet Hava Kuvvetleri 4.300 tonu her büyüklükte yangın bombası olmak üzere 7.196 ton bomba atmışlardı.**

önemli aktarma merkezi olan dünya çapındaki, koskoca Rotterdam limanında sıvı ve katı yağların akması üzerine birçok yangınlar çıkıp çabucak yayıldı. Rüzgâr alevleri şehrin üzerine yöneltti. Oradaki esnafın, zanaatkârların oturdukları eski evler de hemen ateş aldı. Oysa yarı yarıya âciz de kalmış olsalar, itfaiye ekipleri bu yangınları daha çıktıkları anda bastıramazlar mıydı?

Bombardımanın ertesi günü 1'inci Alman İtfaiye Alayı'nın bir taburu modern yangın söndürme arabalarıyla Rotterdam'a girdi. Kurtarılacak fazla bir şey kalmamıştı. Ateşin hızı da azalmıştı.

Alayın Komutanı olan Albay Hans Rumpf felâketin nedenleri üzerinde soruşturma açtı. Bu uzman kişinin verdiği rapor beklenmedik ayrıntıları ortaya çıkarmaktadır, şöyle ki:

Bir milyona yakın nüfusu olan bu dünya çapındaki liman, bütün ilerlemelere rağmen, çok uzun zamandan beri eskimiş bir ilkeyi uygulıyarak, vatandaşlardan oluşan gönüllü bir yangın söndürme ekipi kullanmaktaydı. Yangından korunma aygıtlarının temelini, yüz yıl önce olduğu gibi, iki tekerlekli arabalara sarılmış hortumlar ve elle işleyen tulumbalar meydana getirmekteydi ki bunlar ressam Van der Heyden'in 1672'de çizdiği tiplere aşağı yukarı benziyordu. Bunlara ek olarak birkaç tane tulumbalı otomobil vardı. Gerektiği zaman bunlar ve romörköler üzerine yerleştirilmiş tulumbalar personelsiz olarak olay yerine getiriliyordu ve hepsi de bundan ibaretti.

Rumpf bunlardan, böylesine geri ve ilkel bir örgütün kenti ve limanı koruyup kurtar-

maktan âciz olduğu sonucunu çıkarmaktadır.

Buna karşılık Hollandalılar Rotterdam'daki tulumbaların o zamana dek çıkan başka yangınları önlemeye yettiğini iddia ettiler. Böylesine tehlikeli bir bombardımanın şehrin merkezini döveceği kimsenin aklına gelmemişti.

Gerçekten de bu, nereden akıllarına gelebilirdi? Savaş yasaları sivil halka saldırılmasını yasaklamıyor muydu?

İkinci Dünya Savaşında ilgililerin dayanabileceği hiçbir hava hukuku yoktu. Devlet adamlarının bu unutkanlığı acıklı sonuçlara yol açacaktı. Savaş bölgesindeki kentlerin korunması için yürürlükte olan başlıca hüküm, La Haye Antlaşması'nın 25'inci maddesiydi ve 1907'den kalmaydı.

Buna göre, savunmasız kentlerle köyleri, konutlarla yapıları ne gibi bir araçla olursa olsun bombardıman etmek ve bunlara saldırmak yasaktı.

Fakat Rotterdam kendini savunuyor, her çâreye başvurarak savunuyordu hem. Şu halde 25'inci madde onu koruyamazdı. Savunmacıların bombardımanın başlıyacağından daha once haberdar edilmeleri gerektiğini öngören 26'ncı maddeye ise Almanlar peş peşe yaptıkları uyarmalarla saygı gösterdiler. Büyük çapta bir hava akınının kaçınılmaz hale geleceğini de haber verdiler.

Son olarak çoğu zaman Hitler'le Göring'in, düşmanlarını kaygı ve korkuya düşürmek için, bu bombardımanın yapılmasını kasten emrettiklerinden şüphelenenler olmuştur. Belgeler ise bunun tersini kanıtlamaktadır.

Bu akının sadece askerî harekâtla ilgili, sınırlı ve taktik bir amacı vardı. Sözkonusu olan şey, Hollandalıların bütün savunma sisteminin kilit noktasını işgal ederek kentin güneyinde ve kuzeyinde savunmaya geçmek zorunda kalan Alman askerlerini umutsuz bir durumdan kurtarmaktı.

Rotterdam bombardımanının acıklı yanı, kentin teslim koşulları görüşüldüğü sırada yapılmış olmasıdır. Almanlar, bunca çabalara rağmen 54'üncü Gruba bağlı bütün bombardıman uçaklarının son anda geri çevrilememiş olmaları dolayısiyle derin ve içten bir üzüntü duymuşlardır.

Saat 17'de, yâni hava saldırısından ancak iki saat sonra Albay Scharro'nun kendisi Willem Köprüsü üzerinde göründü. Bitkin bir kâldeydi, teslim olma önerisinde bulundu.

General Schmidt Hollandalıya bombardımandan duyduğu büyük üzüntüyü anlattı. Bir saat sonra da kent teslim olmuştu.

Hava yoluyla taşınan Alman birliklerinden sağ kalanlar nihayet evlerden, bodrumlardan, siperlerden çıktılar. Beş gün dört gece dayanmşılardı.

Yarbay von Choltitz şunları anlatıyor:

— «Genç bir paraşütçü, bombardıman uçakları görsünler diye, arkadaşlarının en ilerideki binanın üzerinde serdikleri bayrağı taşıyordu. Köprübaşındaki arkadaşlarının önünde bir otomat gibi ilerlemekteydi. Asıl erlerin çoğu eksikti. Hepsi kir pas içinde, hırpani kılıktaydılar. Çoğu zaman silâhsızdılar. Ekmek torbalarında elbombaları vardı yalnız. Yanmakta olan kente saat 19'da böyle girdik...»

Bunun üzerine zırhlı birlikler havadan taşınan 22'nci Tümen'in kalıntılarını kurtarmak için sokaklardan geçerek kuzeye doğru ilerlediler. Şurada burada silâh sesleri duyuluyordu hâlâ. Hollandalılar bazı toplanma noktalarına gelerek silâhlarıyla teslim olmak için emir almışlardı. Hitler'in Muhafız Kıtası'ndan bir S.S. birliği birdenbire silâhlı bir düşman grubu ile karşılaşarak hemen ateş açtı.

Ağır makinelilerin ilk salvoları üzerine General Student komutanlığın penceresine koştu. Aynı anda da yere yıkıldı. Başından yaralanmıştı. Yüzünden kanlar akıyordu. Mütarekenin yürürlüğe girişinden üç saat sonra ve komutanı bulunduğu hava yoluyla taşınan birlik pahalıya malolan bir başarı elde ettikten sonra, Student serseri bir kurşunla ağır yaralı olarak yere yığılmış bulunuyordu.

14 Mayıs saat 20,30'da, yâni aşağı yukarı bir dakika farkla, Hollanda Başkomutanı General Winkelmann elindeki bütün silâhlı kuvvetlerin teslim olacaklarını radyo ile öneriyordu. Yalnız beş gün sonra Hollanda her türlü direnişten vazgeçti. Umulmadık bir stratejik başarıydı bu. Alman Hava Kuvvetleri de buna geniş ölçüde yardım etmişlerdi.

Bu zaferin bedelini ödemek gerekti. Hem de pahalı olarak. Ölülerden ayrı olarak, maddî hasarlar da büyük oldu. Hollanda'da savaşa sokulan 430 tane Ju 52 uçağının üçte ikisi tahrip edildi, ya da öyle ağır hasara uğradı ki bunları kaybolmuş saymak gerekti. Özel görevli 2'nci Taşıt Uçağı Filosu uçak mevcudunun % 90'ını kaybetti.

Düşürülen, devrilen, yakılan bu düzineler-

le uçaklar Hollanda'nın birçok savaşlara sahne olan havaalanlarına yayılmış bulunmaktaydılar.

Çoğu Hava Kuvvetlerinin eğitim okullarının malı olduklarından ve öğretim görevlilerince kullanıldıklarından, uğranılan kayıp bu yüzden daha da önemli oldu. Yeni havacı kuşaklarının bu öğretmenlere ihtiyacı vardı çünkü.

Albay Bassenge bu konuda şu satırları yazıyor:

«Onların yokoluşu ile Alman Hava Kuvvetlerini besliyen cevherde gözle görülür bir azalma oldu. Bunun sonuçları da gecikmedi.»

**Sedan'daki yarma hareketi.**

Dokuz bombardıman uçağı çok alçaktan ve hemen hemen kanat kanada, filotillâ düzeninde uçuyordu. Tarlalardan şafağın buğuları yükselmekteydi. Görüş koşulları kötüydü. Pilotlar dikkatlerini bir an bile gevşetmiyorlardı. Ormanların üzerinden atlıyorlar, dağlarla tepeleri aşıyorlar, gidilecek yönü kendilerine gösteren bir vadiye dalıyorlardı. Batı yönüydü bu.

Yandan bakılınca uçakların dar, uzun uçan kalemleri andıran bir silûetleri vardı. Bunlar Do 17Z uçaklarıydı. Tanyeri ağarmak üzere olduğunu haber veren ilk ışıklarla birlikte Aschaffenburg'dan yola çıkmışlardı. Hedefleri Fransa'daydı. Günlerden 11 Mayıs 1940'tı. Saldırının ikinci gününde 2'nci Bombardıman Filosu'nun tümü, Fransa'nın kuzeyindeki havaalanlarına hücum ediyordu.

Filotillâ Komutanı Teğmen Reimers, arkadaşlarına haber verdi:

— «Dikkat! Maginot Hattı'na geldik!»

Uçaklar yere sürtünürcesine alçaktan uçuyorlardı şimdi. Uçaksavarlar yollarını kesmeden önce, Fransız kalelerinden oluşan hattı şimşek hızıyla aşmak gerekiyordu. Baskın başarıyla sonuçlandı. Birkaç ağır makineli ateş etti ancak. Fakat Do 17'ler en yakın sıra tepelerin ardında gözden kaybolmuşlardı bile.

Derken karşılarına Meuse, ardından da Aisne Nehri çıktı. Onun yatağını batıya doğru izlediler. Yolculuk sona ermek üzereydi.

Sissonne-La Malmaison (Sison la Malmezon) yakınındaki küçük Vaux (Vo) Alanı da «Advanced Air Striking Force» diye anılan, Fransa'daki İngiliz Hava Kuvvetleri'nce Reims kenti önünde hilâl biçiminde kurulan bir düzine kadar havaalanından biriydi. O sabah Vaux'da hummalı bir faaliyet hüküm sürüyordu. Daha başka uçaklarla birlikte, 114'üncü Bombardıman Filotillâsı'na bağlı uçaklar da büyük bir aceleyle hazırlanmaktaydı. Uçakların donanım ve mürettebatı sağlanmış, depolarına benzin doldurulmuş, bombalar yerlerine takılmşıtı.

Bunlar Bristol - Blenheim uçaklarıydı. Müttefiklerin savaşa sürebilecekleri, faaliyet alanları orta derecede olan, en modern uçaklardı. Aslında bu filotillâlar Almanya'yı bombardıman edebilmek için bu ileri mevzilere yerleşmiş bulunuyorlardı ama buna vakit bulamıyacaklardı.

Bir gün önceden, yâni Alman saldırısının başlayışından beri cepheden kendilerine yardım istekleri gelmekteydi boyuna. Fransa'daki İngiliz Hava Kuvvetleri'nin Komutanı Ha-

va Mareşali Sir Arthur Barratt da bombardıman uçaklarını ister istemez Alman zırhlı birliklerinin daldıkları gediğin üzerine yollamak zorundaydı. Bugün Liège, Maastricht ve Albert Kanalı'ydı bu; yarın da Dinant, Charleville ve Sedan olacaktı.

114'üncü Filotillâ havalanmak için emir bekliyordu. Birdenbire çift motorlu acayip uçaklar minare boyu yükseklikten alan üzerinde uçtular.

Ne bir alârm işareti verilmiş, ne bir uyarı yapılmıştı.

Bunların düşman uçağı oldukları önce kimsenin hatırına gelmedi. Sonra açılan kocaman kapaklardan ilk bombalar düşmeye başladı. Yola çıkmağa hazır Blenheim'ların arasında patladı. İngilizler saldırganın kanatları altındaki Alman haçlarını çok geç farkettiler.

Teğmen Reimers kör uçuş yapmaya alışıktı. Filotillâsını doğru Vaux üzerine götürdü. Uçakları tam attıkları bombaların parçalarından korunabilecek bir yükseklikte uçuyorlardı. Blenheim'lar alan üzerine sanki bir geçit töreni için dizilmişlerdi, ki kimsenin aklına gelmezdi bu.

Dokuz Alman Do 17 uçağı hedeflerini şaşırmadı. Patlamalar dümdüz bir çizgi halinde düşman bombardıman uçaklarının üzerinde sıralanmaya başladı. Birkaç saniye sonra da hepsi duman bulutları ve alevler içinde kaldı. Her yanda patlıyan İngiliz bombalarının şimşekleri görülüyordu Do 17'ler alanın üzerinde şöyle bir dolaştıktan sonra yeniden hücuma geçtiler.

Sonuncu uçaklardan birinin radyocusu olan Başçavuş Werner Borner, hiç yanından ayırmadığı 8 mm.lik film çekme makinesini kaptı. Ortada düşman avcı uçakları bulunmadığı için bir an ağır makinelisini bıraktı ve kendi yaptığı saldırının sonucunu filme aldı. Komutanı olan Teğmen Borscheim (Borşaym) ileride gazetecilere verilmek üzere daha geniş dokümanlı bir kurdela sunabilmesi için, Başçavuşun filim makinesinin önünden geçerek alanın üzerinde bir tur daha yaptı!

Saydılar: Alevler içinde otuz uçak vardı.

**Kraliyet Hava Kuvvetleri Tarihi**'nde de görüldüğü gibi. 114'üncü Filotillâ daha bir tek görevi yerine getiremeden, tümüyle yerde yokedilmişti.

Alman bombardıman uçaklarının düşman hava alanlarına yaptıkları akınların etkisini ve şaşırtıcı başarısını gösteren bu filmi Tümgeneral Bruno Lörzer birkaç gün sonra Hitler'in Genel Karargâhı'nda gösterecekti.

Hollanda'da, Belçika'da Fransa'nın kuzeyinde saldırının bu ilk günlerinde hasar görmeyen bir tek havaalanı yoktu. Polonya'da olduğu gibi Alman Hava Kuvvetleri hava egemenliğini ilk anda ele geçiriyordu. Birçok avcı birlikleri yeterli olmuyordu. Alman bombardıman uçakları düşman alanlarını tahrip işini başarırlarsa, Fransız ve İngiliz Hava Kuvvetleri artık müdahele olanağını bulamıyacaklardı.

10 Mayıs 1940'ta sırasıyla General Albert Kesselring ve General Hugo Sperrle'nin komuta etmekte oldukları 2'nci ve 3'üncü Hava Orduları'nın elinde aşağıdaki ilk hat uçakları bulunmaktaydı:

1.120 tane bombardıman uçağı (Do 17, He 111, Ju 88), 342 Stuka (Ju 87),

42 savaş uçağı (HS 123) Hv.Kv. argosunda adı: «Kasap»lar.

1.016 avcı uçağı (Me 109),

248 tane ikişer kişilik avcı uçağı (Me 110).

Uzak keşif uçaklarıyla taşıt uçakları bunların dışındaydı.

Bu birlikler altı kolorduya dağılmış bulunmaktaydılar .General Ulrich Grauert komutasındaki 1'inci ve General Alfred Keller komutasındaki 4'üncü Kolordu Belçika - Hollanda kesiminde faaliyetteydi. General Bruno Lörzer komutasındaki 2'nci ve General Robert von Greim komutasındaki 5'inci Kolordunun birlikleri Alman savaş kuruluşlarının güney kanadındaki, Fransa'nın kuzey doğu bölgesine hücum ediyorlardı. 14 bombardıman filosunun çoğu bu generallerin emrindeydi. General Richard Putzier komutasındaki 2'nci Özel Görev Kolordusu, Hollanda'ya havadan taşınan birlikleri destekliyordu.

General Baron von Richthofen komutasındaki Refakat Uçakları Kolordusu'nun elinde bombardıman ve av uçaklarından ayrı olarak iki tane Stuka filosu vardı. İlkin Liège'de ve Belçika'da müdahalede bulunacaktı. Sonradan Manş Denizi kıyısına, son olarak da Dunkerque (Dönkerk) üzerine saldıran zırhlı tümenleri desteklemek için Sedan gediği kesimine gönderildi.

Dunkerqe! Alman havacıları sahip oldukları saldırı yetenekleri üzerinde ilk kez orada bir fikir sahibi olacaklardı. Şimdiki hâlde hiç kimse bu limanın, Alman Hava Kuvvet-

lerinin ilk belirli başarısızlığına sahne olacağını sanmıyordu.

O sırada bu kevvetleri hiçbir şey durduramıyacakmış gibi görünüyordu. İlk hat uçaklarından başlıyarak bir yedek kuvvet kurulduğu kabul edilmek ve daha önce savaşların tecrübesine dayanılarak uçaklardan bir bölümünün havalanamıyacağı farzedilmek şartiyle 1.000 bombardıman ve Stuka uçağı, bir okadar sayıda avcı uçağı ve iki kişilik uçakla düşmana saldırmaktaydılar.

Müttefiklerin, yiğitliklerine rağmen, kıta Avrupa'sında Alman hava saldırısının karşına çıkaracak aynı eşitlikte hiçbir şeyleri yoktu.

Bir yortu gününe rastlayan ve saldırının üçüncü günü olan 12 Mayıs, 27'nci Avcı Filosu'nun tarihindeki en hararetli günlerden biri oldu. Filonun komutanı olan Yarbay Max Ibel, Liège'le Maastricht arasındaki gediğin cehennemine üç grubuyla birden dalmıştı. Son çarpışmalardan sonra filosunda savaşabilecek durumda 85 tane Me 109 uçağı vardı. Yer personeli bütün gece çalışmışlar, yamamışlar, parça değiştirmişler, onarmışlar ve bu 85 uçağın o sabah Mönchengladbach'le Köln yakınındaki Gymnich'ten havalanabilmeleri için herşeyi yapmışlardı (*).

Yüzbaşı Joachim Schlichting (Şlihting) ve iki filotillâ ilk olarak havalandılar. Görevleri Meuse ile Albert Kanalı üzerindeki köprüleri korumak; 6'ncı Alman Ordusu'nun ilerlemekte olduğu yolları korumaktı. Bu kesimde gö-

---

**(*) Üç grupluk bir filonun normal mevcudu 124 uçaktır.**

rülecek her düşmana karşı serbest avcı harekâtı yapılacaktı.

Havadan taşınan birliklerin 10 Mayısta ele geçirdikleri köprülerin önemini İngilizlerin kavradıkları kuşkusuzdu. Nitekim geri geldiler ve bunları hava akınlarıyla yıkmak için ellerinden gelen herşeyi yaptılar. Tam saat 6'da 2'nci Filotillânın Komutanı olan Teğmen Walter Adolph doğuda, berrak gökün üzerinde birkaç tane kara nokta gördü. Bir süre onlara baktı. Hayır, bu bir düş değildi. Üç, altı, dokuz. En azından dokuz. Kocamandılar. Filotillâsına şu radyo mesajını yolladı:

**«Maastricht üzerinde düşman birliği var. Pikeye geçin! Saldırıyorum.»**

Ötekiler de onu yakından izlediler. Çift motorlu uçaklar ve üzerlerindeki mavi - beyaz - kırmızı kokardlar belli olmağa başlamıştı. İngilizlerdi bunlar. **Bristol - Blenheim** uçaklarıydı. İçlerindeki sonuncunun ardından Adolph dalış yaptı. Düşmanlarına biraz aşağıdan ve yandan yaklaşmak için yeniden yükseldi. Bunların hiçbir şeyi farketmemiş olmaları mümkün müydü?

Adolph gittikçe daha çok yaklaştı. Nişangâhının içinde Blenheim bir hangarın kapısı kadar büyük görünüyordu. Yine duraksadı, iyice emin olmak istedi. Çabucak soluna baktı. O yanda da Başçavuş Blazytko'nun Messerchmitt'i bir sonraki bombardıman uçağına değecekti nerdeyse.

Adolph uçaktaki ağır makinelilerle topları aynı anda harekete getiren düğmeye bastı. Blenheim'dan 80 metre uzaktaydı ancak. Açtığı ateş yüzünden uçağın burnundan ve kanatlarından açık renk alevler fışkırdı. Bir ya-

rım daire çizince bir motorun alev aldığını, sonra da birdenbire kanatlardan birinin koptuğunu gördü. Bombardıman uçağı bir an hareketsiz kaldı, sonra şahlandı, hızla yere düşmeye başladı.

Sıra ikinciye gelmişti. Beş dakikadan eksik bir süre içinde, Adolph üç Blenheim düşürdü. Üç başka uçağı da Teğmen Braune, Asteğmen Urtel ve Başçavuş Blazytko düşürdüler.

Geri kalan üç Blenheim da Liège yakınında 27'nci Avcı Grubu'nun 3'üncü Filotillâsının kurbanı oldular. Teğmen Gerhard Homuht'la Asteğmen Borcher 7'nci ve 8'nci Blenheim'ın da alevler içinde takla attıklarını gördüler.

Alman saldırısının Maastricht ile Tongeren arasındaki dar boğazına saldırmak üzere sabahleyin yola çıkan dokuz uçaktan bir teki üssüne döndü. Herşeye rağmen İngilizler işin peşini bırakmadılar.

Hurricane'lerin koruduğu başka filotillâlar yola çıktılar. Alber Kanalındaki uçaksavarlar mürettebatının ölümü göze alarak gönüllü yazıldıkları beş tane Battle tipi bombardıman uçağının saldırısını püskürttüler. Beşi de yere çakılıp parçalandı.

Sabahleyin 27'nci Av Grubu'nun Filotillâları da çarpışmaya katıldılar. İki savaş arasında çoğu zaman kırk beş dakikalık bir ara vardı ancak. Pilotlar yere iner inmez rapor vermek için koşuyorlar, sonra başka bir görev alıyorlardı. Yer personeli uçakların çevresinde didinip duruyor, depolara benzin, ambarlara cephane dolduruyor, ufak tefek hasarlar çarçabuk onarılıyordu. Fakat her seferinde Messerschmitt'lerin sayısı azalıyordu.

Saat 11'e doğru Kurmay Başkanı Yüzbaşı Adolf Galland kırtasiyecilikle uğraşmaktan bıktı. Asteğmen Gustav Rödel'le birlikte düşmana karşı avcı savaşına girişti. Liège'in batısında, bin metre daha aşağıda sekiz tane Hurricane gördüler. İki Alman uçağı bunlara saldırmak için pike yaptı. Bu modası geçmiş uçakların içinde Belçikalı pilotlar vardı.

Galland sonradan: «Bende hemen hemen acıma duygusu uyandırıyorlardı,» demekteydi.

Onun için düşmana haber vermek, yakasını kurtarmak için ona fırsat tanımak üzere çok erken ateşe başladı. Belçikalı şaşırdı, Rödel'in ağır makinelilerinin ateşi altına düştü. Bunun üzerine Galland ikinci kez ateş etti, Hurricane yere indi.

Sonradan dünyanın en ünlü av pilotu olacak olan havacı, ilk zaferini böyle kazandı. «Talihim varmış. Çocukça bir şeydi bu,» diyordu. Üstüste iki Hurricane'i yere inmeye zorladı, Rödel de bir Hurricane düşürdü.

Öğleden sonra Müttefiklerin bombardıman ya da avcı filotillâları ortadan kayboldular. 27'nci Grup görevini yerine getirmişti. Şimdi de düşman zırhlı birliklerine karşı yapacakları saldırılarda 2'nci ve 77'nci Stuka Filoları'na eşlik edecekti.

Sonuncu Me 109 döndüğü sırada karanlık nerdeyse bastırmak üzereydi. Filo 340 çıkış yapmış, buna göre de her uçak dört - beş kez çarpışmıştı. Yalnız dört uçak kaybeden filo yirmi sekiz tane kesin zafer kazanmıştı. Kurmay heyeti cephenin bütün öbür kesimlerinden de buna benzer raporlar alıyordu.

Kraliyet Hava Kuvvetlerinin Chauny - sur - Oise (Şoni-sür-Uaz) daki genel karargâhına ise İngiliz filotillâlarının raporları balyoz gibi iniyordu. Almanlar topu topu üç gündür hücumdaydılar. İngilizler daha şimdiden 200 bombardıman uçağı kaybetmişlerdi.

Pazara rastlayan yortu gününün akşamında Chauny'ye Londra'daki Hava Genel Karargâhında acele bir telgraf geldi, şöyle diyordu:

**«Bu böyle devam edemez. Muharebenin ilk safhasında kuvvetlerimizi har vurup harman savurursak durum gerçekten tehlikeli bir hâl alınca elimizde savaşa sokacak hiçbir şey kalmayacak.»**



Nitekim çok geçmeden bu tehlikeli noktaya ulaşılacaktı. Hava Mareşali Barrat 13 Mayıs günü yenik filotillâlarına biraz dinlenme olanağı verdi.

Fransız Genelkurmayı da sanki büyülenmiş gibi, Almanların Liège bölgesinde çabalarını yoğunlaştırdıklarına inanıyordu. Halbuki, Alman Hava Kuvvetleri bombardıman uçaklarıyla Stuka'larını bambaşka bir nokta üzerine, Sedan üzerine sürdü.

Alman saldırısının asıl ağırlığı Fransızların en az düşündükleri nokta üzerine yüklenecekti. Burası Lüksemburg ve Doğu Belçika'dan, yani Ardenne'lerden geçen, ulaşım yollarından yoksun, ormanlarla kaplı dağlar bölgesiydi. Sırasıyla Guderian'ın ve Reinhardt'ın emrindeki, 19'uncu ve 41'inci Kolordulardan oluşan, von Kleist'ın Zırhlı Taktik Grubu o noktada saldırıya geçmişti. Yortu

gününe rastlayan o Pazarın akşamında, yâni 12 Mayısta, Alman öncüleri Charleville - Sedan kesiminde Meuse Nehri'ne ulaşmışlardı.

Maginot Hattı'nın kuzeydeki uzantısı olarak nehir ve üzerindeki birçok blokhavzlar, Fransız topçusu ve onun sahra tahkimatı Alman tankları için ciddî bir engel meydana getiriyorlardı. Bu direnişi kırmak Alman Hava Kuvvetleri'ne düşüyordu. Sürekli bombardımanların, köprü kuran Alman istihkâmcıları Meuse Nehri'ni geçene dek, düşmanı yer altında gizlenme zorunda bırakmaları gerekti. Harekâtın gelişme tarzı ve kronolojik gidişi birçok görüşmelere konu oldu, General Lörzer ve Guderian da belirli, kesin bir plân hazırladılar. Fakat bu plân birdenbire altüst olacaktı.

Guderian yortuya rastlayan o Pazar günü öğleden sonra bir Fieseler - Storch uçağı ile ilkin kendisini çağırmış olan von Kleist'ın zırhlı grubuna gitti. Meuse üzerine saldırı 13 Mayıs günü saat 16'da başlayacaktı.

Fakat Guderian kulaklarına inanamadı. Von Kleist şöyle diyordu:

— «Herşeyden önce Hava Kuvvetlerimiz düşman mevzileri üzerine vargücüyle bir dizi yoğun darbeler indirecektir. Bundan sonra iş, zırhlı tümenlere düşecektir. Yâni 3'üncü Hava Ordusu'nun Komutanı General Sperrle ile yaptığım anlaşma bunu gerektirmektedir.»

Guderian itiraz edecek oldu. 2'nci Hava Kolordusu'yla birlikte hazırladığı ayrıntılı plân üzerinde ayak diredi. Ordu ile Hava Kuvvetleri bu plâna kesin biçimini vermek için aylarca harıl harıl çalışmışlardı. Bütün savaş

oyunlarına göre en iyi çözüm yolu tek bir saldırı ya da tek ve dev bir bombardıman değil, düşman üzerinde hep ağır basan daha güçsüz, fakat sürekli bir tehditti.

General von Kleist üzüntülerini bildirdi. Karar üst kademede alınmıştı. Cesaretini biraz yitiren Guderian yeniden uçağına bindi.

Ertesi gün öğleden sonra emrindeki 1'nci, 2'nci ve 10'uncu Zırhlı Tümenler dar bir cephe üzerinde Sedan'a saldırmaya hazır bulunuyorlardı. Fransızlar baraj ateşlerini arttırmaktaydılar. Büyük bir gerilim içinde olan Guderian, bir ileri gözlem noktasından hava kuvvetlerinin işe karışmasını bekliyordu.

Tam saat 16'da gökyüzü dev bir homurtuyla doldu. İlk Stuka'lar göründüler. Düşman onları korkunç bir savunma ateşiyle karşıladı. Fakat Ju 87'ler yollarından sapmadan hedefleri olan Meuse Nehri'nin batı yakası üzerine çullandılar.

Bombaları topçu mevzilerinin içine yağmaya başladı. 500 kiloluk bir bombanın patlaması sonucu bir blokhavz ikiye bölündü. Havaya çamur fıskiyeleri fırlıyordu. Düşmanın ateşi gözle görülür tarzda gücünü yitirmekteydi.

Sonra uçaklar kayboldular. Guderian şaşırdı. Bir nokta üzerinde yoğunlaşan büyük saldırı bu muydu? Tek bir Stuka grubuyla mı?

O sırada Meuse Nehri vâdisi üzerinde ikinci bir birlik peyda oldu. Bu kez bombardıman uçakları gelmişlerdi. 2'nci Filonun Do 17'leri Fransız mevzilerini bomba yağmuruna tuttular. Sonra yeni bir ara oldu. Peşinden yeni bir grup daha geldi.

Guderian şunları yazıyor: **«Şaşkınlığım anlatılır gibi değildi. Saldırı tam benim düşündüğüm ve Lörzer'le birlikte kararlaştırdığım gibi, avcılar eşliğindeki birkaç filotillâca yapılıyordu. General von Kleist başka biriyle görüştükten sonra fikir mi değiştirmişti yoksa? Her ne olursa olsun havacılar bana göre saldırımız için en yararlı olan şeyi yapıyorlardı. Rahat bir soluk aldım.»**

Akşam 1'inci Avcı Alayı Meuse Nehrini geçti. Darbe başarılı olmuştu. Beş kilometre daha batıda, Donchéry'de 2'nci Zırhlı Tümenin müfrezeleri de tombazlar ve lâstik sandallarla nehri geçmişlerdi. Hava akınları birbirini kovalıyor, topçuyu susmak zorunda bırakıyor, yedek kuvvetlerin gelmesine engel oluyordu.

2'nci Hava Kolordusu düşman üzerine 310 bombardıman uçağı ile 200 Stuka sürmüştü. Sonradan saldırı, daha kuzeyde, 8'nci Hava Kolordusu'na bağlı 77'nci Stuka Filosu'nun da yardımıyla tamamlandı. Sedan üzerine yapılan bu aralıksız saldırıyı, daha önce Polonya seferinin üne kavuşturduğu, «Stuka'ların babası» Albay Günter Schwartzkopff yönetiyordu.

Geceleyin Guderian Hava Kuvvetlerinin kendisine yaptığı kesin ve etkili yardımdan ötürü Lörzer'e cânı gönülden teşekkür etti ve: «Saldırılar neden bizim kararlaştırdığımız gibi yapıldı?» diye sordu.

Lörzer bir an duraladı, sonra birdenbire pek keyiflenmiş göründü:

— «Vallahi,» dedi, «3'üncü Hava Ordusu'nun emri herşeyi altüst ediyordu, çok da geç

geldi... Bunun üzerine ben de uygulamadım onu...»

14 Mayısta şafak, Meuse muharebe alanı üzerinde söktü. O gün, Fransız Komutanlığı'nın isteği üzerine Müttefikler Sedan cebine ellerindeki bütün hava kuvvetleriyle çullanacaklardı.

2'nci Hava Kolordusu'nun harekât günlüğünde 14 Mayıs günü **«Av uçakları günü»** adı altında yer almış bulunmaktadır. Batı seferinde ilk kez yüzlerce Müttefik ve Alman av ve bombardıman uçakları karşı karşıya geldiler. Çarpışmalar öğleye doğru başladı ve akşama dek sürdü.

3'üncü Hava Ordusu avcı birlikleri Komutanı Albay Gerd von Massow 2'nci, 53'üncü, 77'nci av filolarıyla 76'ncı ikişer kişilik av uçakları filosuna bağlı birçok grupları durup dinlenmeden çarpışmaya sokuyordu.

53'üncü Filonun Yüzbaşı Lothar Jan von Janson komutasındaki birinci grubu özellikle yararlık göstermişti. 14 Mayıs günü Sedan'da tek başına 39 zafer kazanmıştı. Yarbay Hans - Karl Mayer beş uçak düşürmüş, Asteğmen Hans Ohly de üç uçakla yakından izlemişti onu. İkinci grup Fransız Morane uçaklarıyla dövüştü.

Üçüncü gruptan zafer kazananlar listesinin başında yer alan bir adı çok geçmeden her Alman çocuğu öğrenecekti. Yüzbaşı Werner Mölders'in adıydı bu.

Sedan hava muharebesinde Mölders bir Hurricane'in hakkından geldi. Bu onun onuncu zaferiydi.

5 Hazirana kadar daha önceki on zafere

onbeş zafer daha eklenecekti. Mölders Alman havacılarının en başında geliyordu. II/7 Av Grubunun Dewoitine 520 av uçaklarıyla yaptığı çetin çarpışmada çok genç yaştaki Asteğmen Pommier - Layrargues (Pomye - Lerarg) tarafından yenildi ve tutsak edildi. Fakat onun Binbaşı Hans Jürgen von Cramon - Taubadel komutasındaki avcı filosu batı seferi boyunca toplam olarak 179 düşman uçağı düşürecekti.

14 Mayıs akşamı Alman avcı uçakları komutanlığı bir hesap yaptı. Hava çarpışmalarına 814 Alman av uçağı katılmıştı. Müttefiklerin 89 av ve bombardıman uçağının kalıntıları Sedan dolaylarına saçılmış bulunuyordu.

14 Mayıs aynı zamanda Alman uçaksavarları için de büyük bir gün oldu. Takviyeli 102' nci Uçaksavar Alayı'nın taburları Teğmen Walter von Hippel'in komutasında Guderian'ın öncülerine eşlik ettiler. Daha önceki günlerde onun 88'lik topları doğrudan atışlarla blokhavzları ve ağır makineli yuvalarını yoketmişlerdi. Bataryalar bir sıçrayışta Meuse Nehri'ni aşarak geceleyin kurulan köprülerin yakınlarına yerleştiler.

Bütün gün bir bomba yağmuruna göğüs gerdiler. Fransızlar «Amiot», «Bloch» ve «Potez»; İngilizler de «Battle» ve «Blenheim» tipi uçaklarıyla ve ölümü göze alan bir yiğitlikle hücum ettiler. Avcılar gibi uçaksavarlar da başarı üzerine başarı kazandılar. 102'nci uçaksavar alayının günlüğüne göre 112 İngiliz ve Fransız uçağı bu birliğin atışları sonucunda ve çoğunluğu yere değercesine alçaktan uçarken düşmüşlerdi.

«Sedan Günü» olan 14 Mayıs akşamında

Müttefikler başarısızlığa uğramışlar, Alman yarma hareketini durduramamışlardı. Fransız Hava Kuvvetleri'nin on grubu hemen hemen yokedilmiş ve savaşa giren İngiliz uçaklarının % 60'ı geri dönmemişti:

«İngiliz **Kraliyet Hava Kuvvetleri Tarihi**»nde: «Hava kuvvetlerimiz bu intihar görevinde olduğu kadar hiçbir zaman böylesine ağır kayıba uğramamıştır,» denilmektedir.

15 Mayıs gününün ilk saatlerinde, yeni Başbakan olan Churchill'i Fransız meslekdaşı Reynaud uykudan uyandırdı:

— «Yenildik. Sedan muharebesini kaybettik,» dedi.

Churchill, ilkin bu korkunç habere inanamadı:

— «Olamaz! Bu kadar çabuk olup bitemez bu...» dedi.

Bir hafta sonra Guderian'ın zırhlı birlikleri Pas - de - Calais'nin (Pa-dö-Kale) kıyılarına ulaşıyorlardı.



22 Mayıs 1940 sabahı 8'nci Hava Kolordusu'nun Kurmay Başkanı Yarbay Hans Seidemann, Fieseler - Storch tipi uçağı ile Cambrai'ye gidiyordu.

Refakat uçaklarının en ilerideki iki grubu orada konaklamaktaydı. Bunlar Yüzbaşı Otto Weiss komutasındaki, ikinci grubun ikinci filosu ile Yüzbaşı Werner Ultsch komutasındaki 21'inci Filosunun birinci grubu idi. Yüzbaşı O. Weiss'ın komutasında olanı, modası geçmiş Hs 123 tipi uçakların bulunduğu tek gruptu.

Avcı uçakları, yavaşlıkları dolayısiyle düşman avcılarını mıknatıs gibi çeken çift yüzeyli uçakların personelini korumakla görevliydi.

Seidemann, Weiss ve Ultsch Havaalanında yapılacak görevleri tartışıyorlardı. Durum pek parlak değildi. Zırhlı birlikler çok ilerde idiler. Piyade, onları izliyemiyordu artık. 35 kilometre kuzey doğudaki Arras'ı da İngilizler ellerinde tutuyorlardı. Kuzey ordularındaki İngilizlerle Fransızların elinde güneye, Amiens'e doğru bir yarma hareketi yapma fırsatı vardı. Alman keşif uçakları orada düşman tanklarının yığınak yaptıklarını görmüşlerdi .Bunlar Alman zırhlı kuvvetlerinin gerilerine sarkmaya hazırdılar. Tehlikeli bir ândı bu. «**Tırpan vuruşu**»nun başarısı bu güne bağlıydı.

Seidemann hücum uçakları komutanına.

— «Stuka'ları savaşa sokacağız,» dedi. «Savaşa sen de katılabilirsin belki, ha, Weiss?»

Birdenbire kesik kesik çalışan bir motorun gürültüsü duyuldu. Ordunun He 46 tipindeki bir kılavuz uçağıydı bu. Yardımcı kanatları mermilerle delik deşik olmuş, üstelik de sağ kanadının üstüne epey yan yatmıştı. Yere mi inecekti acaba? Hayır, gözlemci içerisinde kurşun kalemle karalanmış bir mesaj bulunan, duman salan bir işaret mermisi attı:

«**Düşmanın yaklaşık 40 tankı ile 150 kamyonu bindirilmiş piyadeyle birlikte, kuzeyde Cambrai'ye doğru ilerliyor,**» diyordu.

Yarbay Seidemann bir türlü inanamadı:

— «Bizim birliklerden biri olsa gerek,» dedi.

İyi ama, ya düşman birlikleri ise? İnanılmaz bir tehlike doğacaktı o zaman. Alman birlikleri, hattâ yalnız onlar değil, ileride bulunan kıtaların hepsi Cambrai'den geçmekte olan ikmâl ve iaşe kolları da gaafil avlanacaktı. Havaalanını koruyan uçaksavarlar dışında Cambrai'nin elinde hiçbir savunma aracı yoktu.

Yüzbaşı Weiss uçağına koştu. Henschel tipi dört uçak keşif yapmak için yerde ilerlemeye başlamışlardı bile. Havalanalı daha iki dakika bile olmamıştı ki tankları gözleriyle gördüler. Bunlar Fransız tanklarıydı. Cambrai'den altı kilometre uzaktaydı!

Yüzbaşı Weiss:

— «Sensée Kanalı'nın güneyinde, dört ve altı tanklık birlikler halinde saldırıya hazırlanıyorlardı. Kanalın kuzeyinde de uzun bir kamyon kolunun yaklaşmakta olduğu görülmekteydi,» dedi.

Dört Henschel bombalar ve uçaklarda bulunan silâhlarla onlara karşı hemen hücuma geçtiler. Fakat tek başlarına güçsüz durumdaydılar. Durumu öğrenen filotillâlar koşup geldiler. Düşmanın üzerine çullandılar. «Kasaplar» birbirinin peşinden bombalarını hemen hemen tankların üzerine salıverdiler. Şanslı çıkarlarsa bunların bir ya da iki tırtıl tekerleğini koparabilirlerdi. Av uçakları da 22'lik toplarıyla işe karıştılar. Çok geçmeden kamyonların yarıdan fazlası alevler içinde kaldı. Piyade henüz kararsız bir haldeydi. İlk kez karşılaştığı böyle bir çarpışmanın sonunu bekliyordu.

Beş, altı çelik dev yanıyordu. En aşağı bir düzinesi de hareketsiz kalmıştı. Fakat öteki-

ler Cambrai'ye doğru ilerlemeye devam ediyorlardı.

Hiçbir şey onları durduracağa benzemiyordu.

Birdenbire 150 metre ileride uçaksavarların 88'lik toplarının sert patlamaları duyuldu. 33'üncü Uçaksavar Topçu Alayı'nın 1'inci taburunun iki ağır bataryası kentin sınırında mevzilenmiş, düşmanın ortaya çıkmasını bekliyordu. Birkaç dakikadan daha kısa bir süre içinde beş Hotchkiss savaşdışı edildi. Ötekiler de geri döndüler.

Öğleden sonra Cambrai'yi hiçbir şey tehdit etmiyordu artık. Hemen koşup gelen Stuka'lar Arras'ta yarma hareketi yapmaya çalışan öteki birliklerle uğraşabilirlerdi.

Alman Hava Kuvvetleri bir kez daha zırhlı tümenlerin yolunu açmış, ölçüsüz bir biçimde uzayan kanatlarının güvenliğini de sağlamıştı üstelik. Manş Denizi kıyısına ulaşan tanklar, piyadenin zorunlu yürüyüş yaparak kendileriyle birleşmesini beklediler.

İki-üç gün sonra Müttefik Orduları'nın elinde Flandres'daki büyük cepten çıkmak için tek bir çâre, tek bir kurtuluş şansı kalacaktı.

Bu da Dunkerque'ti.

## DUNKERQUE MÛCİZESİ

24 Mayısta ilk kez, Dunkerque'in güneyinde ve batısında ilerlemekte olan von Kleist zırhlı grubu, kurmay heyetine şu acayip haberi verdi:

**«Hava üstünlüğü düşmanın elinde.»**

26 Mayıs akşamı Guderian komutasındaki

19'uncu Kolordunun günlük raporu ise duruma daha bir açıklık veriyordu:

**«İngiliz av uçakları çok büyük faaliyet gösteriyor. Bizim av uçaklarımızın korunması iyice yetersiz. Hava kuvvetlerimizin düşman deniz taşıtlarına yaptıkları saldırılar etkisiz kalıyor.»**

Ne olmuştu ki? Fransa'nın kuzeyinde muharebe nerdeyse bitecekti. Dunkerque'e yaklaşıyordu. Alman Hava Kuvvetleri birliklerinden çoğunun kendi alanlarından başlıyarak almak zorunda kaldıkları mesafeler gittikçe artmış bulunmaktaydı. 8'inci Hava Kolordusu'na bağlı Stuka'ların alanları ise Saint - Quentin'in (Sen - Kanten) doğusundaydı. Alacakları yol da çok uzundu. Pas-de-Calais kıyısı, Boulogne, Calais ve Dunkerque, bunların faaliyet alanlarının son sınırında bulunmaktaydılar.

Richthofen birliklerini daima daha ileriye gönderiyordu. 24 Mayıs'ta cepheye yakın olmak için en azından bir avcı grubunun - 27'-nci Filo'nun birinci grubunun -, İngilizlerin boşalttıkları Saint - Omer hava limanına yerleşmesi gerekmişti. Kurmay heyetini taşıyan grup alana inmek üzereydi.

27'nci Filo'nun Komutanı olan Yarbay Ibel: «Tam o sırada iniş pistinin, topçu düellosuna girişmiş olan İngiliz ve Alman bataryalarının tam arasında kalmış olduğunu gördüm,» diyor.

Grup, depolarda kalan son damla benzini kullanarak biraz daha güneyde, Saint - Pol'-da yere indi. Zırhlı birliklerin ilerleyişi üzerine çok geniş bir mesafe üzerinde açık kalmış olan güney kanadın ortaya çıkardığı teh-

likeli duruma rağmen, 2'nci Stuka Filosu'na bağlı birkaç filotillâ da gelip henüz yeni ele geçirilen alanlara yerleşti.

O zaman ikmâl işleri aksamağa başladı. Kamyon kolları gecikti. Junkers taşıt uçakları da Stuka'lara yeterince yakıt, bomba ve cephane yetiştiremediler. İki motorlu bombardıman uçakları hareketi izleyemez olmuşlardı.

Dunkerque muharebesine girmeğe hazırlandığı sırada Alman Hava Kuvvetlerinin durumu böyleydi. Ama birlikleri saldırıyolardı yine de. İki haftalık bir sefer boyunca kuvvetleri bir dizi kıyasıya çarpışmalarda erimiş bulunuyordu. Birçok bombardıman gruplarında 30 yerine 14 ya da 16 uçaktan fazlası kalmamıştı. Fakat saldırıyorlardı. Bombaları limandaki rıhtımlarla depolar üzerine düşüyordu. 26 Mayıs günü öğleye doğru kentin batısındaki büyük benzin depoları alev alev yanmağa başladı. Stuka'lar da iç limanın kanal setlerini ve kapakları yıkıyordu. Gardaki demiryolu makasları onların bombalarıyla havaya uçuyordu. Gemiler cayır cayır yanmaktaydı. Patlamalarla altüst olan limanda bir yük gemisi ağır ağır batıyordu.

Dunkerque bir cehenneme dönmüştü. İngilizler ordularını geri çekmeğe karar vermişlerdi, buradan başka yol da yoktu. Bütün kuvvetlerini, hattâ o güne kadar yedekte tuttukları değerli av uçaklarını, başardıkları işler Almanların Me 109 E'lerininkine eşit olan en modern Spitfire Mar IIA uçaklarını bile savaşa sokmuşlardı. Büyük bir üstünlükten de yararlanmaktaydılar. Dunkerque'le bütün savaş alanı, İngiliz adalarındaki havaalanla-

rından başlıyarak, kendi faaliyet alanlarının içinde bulunuyordu.

Alman havacıları bu cehennemi tanımış olmayı, en büyük şefleri olan Mareşal Göring'e borçludurlar.

23 Mayıs günü Göring'in genel karargâhının bulunduğu özel tren, Eifel'deki Polch yakınında duruyordu. Son haberler geliyordu. Flandres'daki cep, Müttefiklerin üzerine kapanmaktaydı. Tankların öncüleri Gravelines'de, hâlâ Lille'de ve Arras'ta çarpışmakta olan İngilizlerin hemen hemen arkasındaydılar. Birkaç gün içinde denize giden yol da onlara kapanmış olacaktı.

Alman Hava Kuvvetleri bu büyük zaferden elleri boş mu dönecekti? Göring meşe ağacından yapılmış yuvarlak masanın üzerine yumruğunu indirdi:

— «Hemen Führer'e bağlayın beni!» diye bağırdı.

Bir dakika sonra Hitler hemen o yakında, «**Sarp Yarlar Yuvası**»ndaki genel karargâhında telefonu açtı. Göring:

— «Führer'im,» dedi. «Dunkerque'te kuşatılan düşmanı ezmek işini bana ve hava kuvvetlerime bırakın.»

Hitler de bu öneriyi kabul etmeye can atıyordu. Tanklarının yeni bir muharebeye tutuşmalarını önlemek istiyordu. Fransa seferini sona erdirmek için onlara ihtiyacı vardı çünkü. 24 Mayıs öğle üzeri onlara «**dur**» emri verdi ve tam iki buçuk gün, birlikleri Dunkerque yakınında, Gravelines - Saint - Omer - Béthune hattı üzerine mıhladı.

Göring saldırısını başlatmak için yeterince serbest bir alan bulunmasını istiyordu.

Alman Orduları Lojistik Servisinin başkanı olan General Jodl alaycı bir tavırla:

— «Al sana büyük lokma yutmak isteyen biri daha!» dedi.

Ama 2'nci Hava Ordusu'nun Komutanı olan Kesselring yine de itiraz etti:

— «Birliklerim bitkin durumdalar. Hiçbir zaman başaramıyacaklar bu işi,» dedi.

Fakat Göring «Nuh» dedi «Peygamber» demedi:

— «Benim Hava Kuvvetlerim herşeyle, hem de tek başına uğraşacak,» dedi.

2'nci Stuka Filosu'nun kurmay heyetini taşıyan uçaklar dosdoğru kıyının yolunu tuttu. Birliğin komutanı olan Binbaşı Oskar Dinort aşağıya doğru baktı. Hava güneşliydi ama yeri bir buğu perdesi kaplamış, Calais ile Dover arasındaki ünlü boğaz üzerinde bulunan Fransız kıyılarını örtmüştü.

Solda Calais vardı. Alev alev yanan kentin üzerine çökmüş koyu renk, mantar biçimi dumanların altında tanınmaz haldeydi. 10'uncu Zırhlı Tümen orada sokaktan sokağa, evden eve zorlu bir savaş veriyordu. Müttefikler kentin merkezine, kaleye ve limana sımsıkı yapışmışlar, donanmanın topçusundan da yardım görüyorlardı. General Guderian'ın komutasındaki 19'uncu Kolordu kıyı açığında volta vuran ve birliklerini hırpalıyan destroyerleri püskürtmek için Stuka'lar gönderilmesini istedi.

Tam da Dinort'un göreviydi bu. Calais açığındaki İngiliz savaş gemilerine saldıracaktı. Filosunun iki grubu da onu izledi. Birincisi Yüzbaşı Hubert Hitschhold'un, üçüncüsü de

Yüzbaşı Hein Brücker'in komutasındaydı. Günlerden 25 Mayıs 1940'tı.

Son onbeş gün sürekli görevleri havacıları çok yormuştu. Gerçi uzun süredir yararlık göstermişlerdi ama Dinort'un içinde yine de yeni olanın, bilinmiyenin yarattığı o kaygı yükselmekteydi. Gemilere ilk kez saldırıyordu. Belirli ve önemli hedeflerdi bunlar. Yer değiştiriyorlardı, sert darbeler indirebilirlerdi. Nasıl başa çıkacaktı bunlarla? Bütün 2'nci Stuka Filosu'nda bu tür harekâta alışık çok az pilot vardı.

Dinort gözlerini kırpıştırdı. Bu, yaygın ışık görmesine engel oluyordu. Altında deniz mat ve saydamsız bir yüzeyi andırıyordu. Fakat birdenbire orada, yansıtıcı yüzeyin üzerinde toz zerreleri gördü.

Gemilerdi bunlar! Çok sayıdaydılar, hem, ama o kadar küçük, o kadar miniktiler ki. Bombaları bunlara isabet ettirmek gerekiyordu!

Yanındaki iki «çoban köpeği», (*) Teğmen Ulitz ve Teğmen Lau onun emirlerini yerine getirmeye başlamışlar, gaz keserek arkasında, sağda dizi koluna girmişler, biraz alçalmışlardı. Her zamanki yükseklik olan 4.000 metreden bu gibi hedeflere saldırmak olanaksızdı. Olasıya alçaktan yapmak gerekiyordu bu işi.

Dinort sol kanadının üzerinden kayarak pikeye geçti. Önemli bir gemi seçmişti kendine. Fakat hedef boyuna kımıldıyor, nişangâhının dışına çıkıyor, motor kaportasının ardında

---

**(*) Pilotlar, yanlarındaki avcı uçaklarına argo olarak «Çoban Köpeği» diyorlardı.**

kayboluyordu. Dinort tekrar yükseldi, bir kez daha pike yaptı, avını yine gözden kaybetti. Bu sefer biraz daha aşağıdan yine işe başladı. Bir merdivenin basamaklarından iner gibi her seferinde denize daha çok yaklaştı.

Kesin pikeyi yapma zamanı gelmişti nihayet. Altındaki artık bir toz zerresi değildi de bir destroyerin ince uzun teknesiydi. Kendisine doğru çıkıyor, aydınlık nişangâhın içinde büyüdükçe büyüyordu.

Destroyer birden dümen kırdı, provası sola kaydı. Dinort onun ardında bıraktığı izin köpüğünü açık seçik görüyordu. O da onun hareketini izlemeye çalıştı ama gemi hızlandı. Hemen hemen 180 derecelik yâni yarım - daire biçiminde bir dönüş yapmıştı. Stuka onu izliyemiyordu artık, düşmanının var hızıyla ters yönde ilerliyerek altından kaybolduğunu gördü.

Tekrar lövyeye asılması, yükselmesi, sıfırdan başlaması gerekti.

İki grubun 40 Stuka'sı da daha parlak işler başarıyor değillerdi. Bombaların çoğu suyun içinde patlıyordu ama sadece güzel su sütunları fışkırıyordu havaya bu yüzden, o kadar. Yalnız bir kıyı koruma gemisiyle bir taşıt gemisi isabet aldı. İki bomba bunun ön kasarasına düşmüştü. Gözlemciler başka hiçbir şey göremediler.

Filotillâlar bıkmadan, usamandan pike yapıyorlar, sonra yeniden saldırıya geçmek için güneyde toplanıyorlardı. Saldırıyı izleyen saniyeler Stuka'nın en savunmasız olduğu ânlardır. Uçak yeniden doğrulduğu sırada kımıltısız durur gibidir sanki. Pilotlar da o sı-

rada birçok manevralar yapmak zorundadırlar.

İlkin iniş frenlerini içeriye almak, biraz önce kapattıkları soğutma kanatçıklarını yeniden açarak eski haline getirmek, dalmak, bombaların ateşleme fitillerini kesmek, fletnerin ve pervanenin açısını düzeltmek gerektir.

Sonra çabucak, ve tabiî aynı doğrultuda, düşman uçaksavarlarının ateş alanından çıkılacaktır. Ayrıca pilotların önlerindeki arkadaşlarını bir an bile gözden kaybetmemeleri ve arkadan gelebilecek saldırılara yoğun bir ateşle karşılık verebilmek için hemen yanaşık düzende uçuşa geçmeleri lâzımdır.

Bütün bunlar pilotun dikkatini tümüyle çeker. Düşman avcıları da bunu çok iyi bilirler. Almanı kıskıvrak yakalıyacakları en elverişli ândır bu.

Arkadan İngiliz avcıları geliyordu.

Binbaşı Dinort çevresine bir göz attı. Çok yüksekte parlak noktalar dört dönüyor, şimşekler çaktırıyorlardı. İngiliz ve Alman avcıları kapışmışlardı. Fakat İngiliz Spitfire'leri bu cehennemî halkadan kurtulmayı başararak daha elverişli birer av olan Stuka'ların üzerine çullandılar.

Dinort gaz kesti, kanadı üzerinde yavaşça kaymaya başladı. Kendisinden iki kat daha hızlı bir av uçağından kaçamazdı ama onun saldırısını etkisiz bırakacak başka taktikleri vardı. Bu kayma da onlardan biriydi. Kendi hızına kendini kaptırmış olan Spitfire, bu sür'at yüzünden onun yaptığını yapamadı.

Sekiz mitralyözünün açtığı yaylım ateşi ha-

vada kaybolup gitti. Dinort da aşağı yukarı demin kovaladığı geminin yaptığı manevranın tıpkısını yapmıştı. Kaçmış, bir ters eğri çizmiş, hiçbir zaman sâbit hedef hâline girmemişti.

Birkaç saniye sonra Spitfire Junkers'ten epeyce yukarıya çıktı. Dinort bir Me 109'un onu karşılamaya hazırlandığını gördü.

Ferahladı, rahat bir soluk aldı.

Muharebe günden güne daha çetin bir hâl alıyordu. Birçok Stuka bir gün önce kıyı üzerindeki görevlerinden geri gelmemişlerdi. Spitfire'lar onları gözlüyorlar ve kendi alanlarında havalanarak faaliyette bulunuyorlardı.

Almanların alanları tanklar kadar hızla yer değiştiremediğinden, İngilizler İngiltere'den Calais'ye ve Dunkerque'e kadar daha kısa bir mesafeyi aşmaktaydılar.

İki Stuka grubu Saint - Quentin'in doğusundaki Guise'e dönmek için acele etmek zorundaydılar şimdi. Calais onların olanaklarının hemen hemen dışındaydı gerçekten.

25 Mayıs günü, yâni Hitler'in zırhlı birliklere verdiği **«dur»** emrinin başlangıcından bir gün sonra, Göring'in düşmanı ezmek şerefini hava kuvvetleri için elde etmiş olmasına rağmen, von Richthofen'in hava refakat kolordusunun öteki filoları Dunkerque'le hiç mı hiç uğraşmıyorlardı.

77'nci Bombardıman Filosu'yla 1'inci Stuka Filosu Amiens yakınında, Alman güney kanadına karşı Fransız tanklarının giriştikleri güçlü bir saldırıyı durdurmakla görevlendirilmişlerdi. Kont Schönborn'un Stuka'ları

önemli bir ikmâl merkezi olan Saint - Quentin'in havaalanını ateşleri altına almış olan düşman bataryalarına hücum ettiler.

Almanların ilerleyiş yüzünden çok uzamış olan yanları tehdit altındaydı. Bu sırada Dunkerque düşünülemezdi artık.

25 Mayıs sabahı 2'nci Alman Zırhlı Tümeni Boulogne'u almıştı. Tanklar liman bölgesine girerlerken İngiliz muhafız kıtalarının iki taburu da çabucak gemilere binmişlerdi. İngilizler deniz yoluyla kaçmayı başardılar. Stuka'lardan isabet alan Fransız destroyeri Chacal, tıklım tıklım asker yüklü olduğu halde rıhtımın hemen yakınında battı.

26 Mayıs günü için Guderian'la Richthofen Calais limanı ile kalesine güçlü bir saldırı yapmayı kararlaştırdılar.

Orada hâlâ İngiliz birlikleri vardı. Fakat Churchill donanmanın gelip onları almalarını yasaklamıştı. Dayanışma nedenleri dolayısiyle İngilizler «direnişinin acıklı sonuna dek» kentin savunmasında işbirliği yapacaklardı. 26 Mayıs günü saat 8.40'a doğru, ilk olarak saldırıya geçecek 77'nci Stuka Filosu Saint - Pol çevresinde hazırlanmış havaalanlarındaki refakat avcılarını almaya gitti.

1'inci Av Filosunun birinci grubundan Yarbay kont Erbo von Kageneck: «Tam emniyet kemerlerimizi bağlamıştık ki bombalarla ağırlaşan Stuka'lar üzerimizden geçti,» diyor.

Bir gün önce Spitfire'larla yapılan kötü tecrübelerden sonra bugün hiçbir tehlikeyle karşılaşılmıyacaktı. 27'nci Filo'nun bütün avcıları Stuka'lara eşlik edeceklerdi.

Kont Kageneck şöyle devam ediyor:

«Hemen havalandık, grup hlinde düzenlenmek için birer daire çizdik, sonra çok geçmeden Stuka'lara yetiştik. Yanaşık düzende uçtuğumuz halde hedefe yaklaştık. Aldanmış olamazdık. Koskocaman bir duman sütunu Calais'nin yolunu gösteriyordu bize.»

Birdenbire İngiliz avcıları çıka geldiler. Fakat Junkers'lerin üzerinde Messerchmitt'leri görünce duraladılar.

«Parmaklarımız kaşınıyordu,» diye yazıyor Kont Kageneck, «fakat Stuka'lara yapışık kalmak zorundaydık. Bu Spitfire'ler bir aldatmaca olabilirlerdi. Biz yanılıp da onlarla savaşa tutuşursak, belki başka Spitfire'lar bizim bombardıman uçaklarına hücum edeceklerdi.»

İngilizler bir an uçakların dizilişinde bir gedik görür gibi oldular ve ileriye atıldılar. Fakat Messerchmitt'ler yükseldiler, geriden saldırmak için yarım daire çizdiler.

Bir spitfire'dan kıvılcımlar fışkırdı. Gerisinde dumandan bir iz bırakarak yere doğru takla attı. Gökte tek bir paraşüt açıldı.

7'nci Filotillânın Komutanı Yüzbaşı Wilhelm Balthasar olayı radyo ile doğrulıyarak: **«Zafer! Zafer!»** dedi.

O sırada Stuka'lar Calais üzerine gelmişlerdi. Birbirlerine sokulmuş bir halde, kendini çok zorlu savunan kalenin üzerine çullandılar. Bombalar yağıyordu. İkinci dalga 2'nci Filo'dan oluşuyordu. Kaleyi, limanı, kenti kaplıyan toz duman bulutları arasından hedefi zar zor görebilmekteydi. Bu kaynıyan kazanın içine Stuka'lar birkaç kez daha bomlarını attılar.

Korkunç akın saat 9'dan 10'a dek sürdü. Topçu sustu. Öğleye doğru 10'uncu Zırhlı Tümen yine hücuma geçti. Saat 16,45'e doğru da Calais'yi savunanlar teslim oldular. Yirmibin kadardılar. Aralarında üç dört bin kadar da İngiliz vardı. Londra bu işe inanmak istemiyordu. Ertesi gün bile İngiliz uçakları alev alev yanan kentin üzerine paraşütlerle ikmâl ve iaşe kolileri attılar.

Her zaman olduğu gibi Calais de Hava ve Kara Kuvvetlerinin ortak çabaları sonucu düşmüştü.

İngiliz seferî kuvvetlerinin elindeki son büyük liman olan Dunkerque için de durum aynı olabilirdi.

Alman Zırhlı Birliklerinin öncüleri topu topu yirmi kilometre uzaktaydılar. Fakat Hitler'in emri oldukları yere mıhlıyordu onları. Son zaferi Göring, yalnız ve yalnız o kazanmış olacaktı!

Aslında ise Alman Hava Kuvvetlerinin elinde kente ve limana hücum için 1'inci ve 4'üncü Hava Kolorduları'nın birkaç uçağı vardı ancak. 26 Mayıs günü 8'inci Hava Kolordusu'nun, ona bağlı üç Stuka filosuyla bombardıman filosunun ve avcı uçaklarıyla hücum uçaklarının başka yerlerde işleri vardı. Calais'de, Lille'de, Amiens'de savaşıyorlardı.

Her yerde savaşıyorlardı ama Dunkerque üzerinde değil.



Çarpışmalara ara verilişinin birinci günü olan 25 Mayısta Richthofen Storch tipi uçağına atlıyarak von Kleist zırhlı grubunun ko-

muta postasına gitti. Orada, alınacak tedbirleri görüşecekti. 4'üncü Ordu Komutanı General von Kluge ile kolordu komutanı olan iki general, Guderian ile Reinhardt da bir rastlantı sonucu orada idiler.

Guderian tam zaferin meyveleri toplanacakken kendilerine verilen «**dur**» emri karşısındaki tepkilerini birkaç sözle belirterek:

— «Şaşkınlıktan dilimiz tutuldu,» dedi.

4'üncü Ordu Komutanı von Kluge de alaylı bir tavırla sordu:

— «Eeeey, Richthofen, Dunkerque'i ele geçirdiniz mi?»

— «Daha hücuma bile geçmedim, Generalim. Benim Stuka'lar çok uzaktalar, mesafe de çok uzun. Günde en çok iki kez savaşa sokabilirim onları, çabalarımızı hangi noktada yoğunlaştıracağımı bilecek hâlde değilim.»

— «Ya öteki hava birlikleri?»

— «Onlar da çok uzaktalar. Çoğu Almanya'daki, Hollanda'daki alanlardan geliyorlar. He 111'ler ve Ju 88'ler için bile çok uzun yol bu.»

Kluge başını sallıyarak:

— «Sonra da (Aa) kanalını aşmak bize yasak,» dedi. «Hava Kuvvetleriyle eşitlik iddiasında bulunamayız, o da yasak. Bütün zırhlı kuvvetlerimiz felce uğramış halde. İğneyle kuyu kazar gibi iş görebiliyoruz ancak.»

Reinhardt da onu doğruladı.

— «Muhakkak olan şu: Düşmanın elinde, Dunkerque'te hâlâ bir köprübaşı var, ordusunun büyük bölümünü kurtarıp gemilere bindirmek için bundan yararlanacak. Biz de hücuma geçerek onu bundan alıkoyabiliriz.»

Vakit geçmiş değildi henüz. Ama Hitler emirlerini yeniledi. Ne Başkomutan von Brauchitsch, ne Kurmay Başkanı Halder yumuşatabildiler onu.

Richthofen gibi gözüpek bir adam bile Stuka'larının bir iş başaramıyacakları fikrindeydi. Proisy Çocuk Sanatoryumu'nda kurduğu komuta postasına dönünce Hava Kuvvetleri Kurmay Başkanı olan arkadaşı Jeschonnek'le telefonda temas kurdu:

— «Tanklar hemen saldırıya geçmezse İngilizler elimizden kaçacak,» dedi. «Hava Kuvvetleri'nin tek başına bunları durdurabileceğine hiçbir ciddi insan inanmaz.»

— «Yooo, **'Nişanlı'** buna inanıyor.»

**«Nişanlı»** göğsüne birsürü nişan takmaya pek meraklı olan Göring'in takma adıydı. Sonra Jeschonnek şu akıl almaz sözleri ekledi :

— «Ayrıca Führer İngilizleri bir bozgunun utancından da korumak istiyor.»

Richthofen yanlış duyduğunu sandı:

— «Yâni biz yine de saldıralım mı?»

— «Hem de nasıl? Elimizdeki bütün kuvvetlerle.»

Burada acayip bir şey var. Hitler'in İngilizleri bir bozgunun utancından korumak istediği yolunda dolaşan söylentiler baştan başa uydurmaydı tabiî. Çünkü Hava Kuvvetleri saldırıya geçti, hem de vargücüyle. Doğrusu şu ki Göring, generallerinin şüpheciliğine rağmen, kendi kişisel bayrağının üzerine büyük bir zaferin adını yazacaktı.

26 Mayıs günü öğleden sonra Calais'yi sa

vunanlar teslim oldukları sırada olaylar hızlandı.

Önce İngilizler Flandres'ın bazı kesimlerinde teması keserek kıyıya doğru çekildiler.

Hitler'le von Rundstedt verdikleri «**dur**» emrini yürürlükten kaldırdılar. İki buçuk gün süren bir duraklamadan sonra zırhlı tümenler ertesi sabah saldırıya geçeceklerdi.

Nihayet Hava Kuvvetleri de başlıca hedef haline gelen Dunkerque üzerine çullanacak duruma geldiler. 27 Mayıs günü iki hava filosu şehirle limanı vargüçleriyle bombardıman etti.

Saat 18,57'de de İngiliz Amirallik Dairesi şu kısa parolayı yaydı: Dinamo harekâtına girişin.»

Bu: «**Avrupa kıtasındaki İngiliz ordusunu kurtarın,**» anlamına geliyordu.



Özellikle çok küçük teknelerden oluşan bir filo harekete geçti. İçinde destroyerlerle torpitolar, balıkçı gemileri; peşlerinde manevralarla römorkörler, pekçok sayıda özel yatlarla motorlu sandallar vardı.

Başarı ihtimalleri sınırlıydı. Harekâtı yönetmekte olan Tümamiral Bertram Ramsay, Almanlar Dunkerque'i ele geçirene dek kendisine iki günlük bir zaman kalacağını hesaplıyordu. Bu «**sivrisinek filosu**» ile en çok 45.000 askeri kurtaracağını ummaktaydı.

Boşaltmanın birinci günü olan 27 Mayısta İngilizlerin umutları kırılır gibi oldu.

Alman hava akınları korkulanın çok üstünde olmuştu. 1'inci ve 4'üncü Bombardıman Fi-

loları'na bağlı gruplar şafakla beraber hedefin üstüne çullandılar. He 111'ler bomba ambarlarının kapaklarını açtılar. Henüz dağılmıyan karanlığın içinde patlamaların alevleri yükseldi. Fakat bu bir başlangıçtan ibaretti.

Bomba yağmuru durmak bilmiyordu artık. 54'üncü Bombardıman Grubu da hücuma geçti. Limanda yeni yeni yangınlar çıktı. 8.000 tonluk bir Fransız yük gemisi olan **Aden,** güney mendireği önünde battı.

Saat 7,11'den itibaren de Stuka'lar işe başladılar. Dunkerque'in önünde denizin yüzü her cinsten gemiyle karınca gibi kaynaşıyordu. Pilotlar önemli hedefleri seçiyorlar, kanatları üzerinde kayıyorlar, pike yapıyorlardı. 500 metrede, bombayı atacak düğmeye basıyorlardı. Tehirli ateşleme aygıtlarıyla donanmış 250 ve 500 kiloluk bombalar, avlarının üzerine doğru yol alıyordu.

Gemilerin manevra olanakları bir kez daha birçok başarısızlıklara yol açtı. Fakat içlerinden birçokları, bu arada Fransız **Côte d' Azur** asker taşıt gemisi denizin dibini boyladı.

Şehirle liman hiç soluk almaya vakit bulamıyordu. Ren ve Main nehirlerinden başlayan uzun bir yaklaşım uçuşundan sonra 2'nci ve 3'üncü Filoların Do 17'leri de muharebeye katıldılar. Onların da şaşırmaları olanaksızdı. Petrol depolarından yükselen koskocaman duman bulutları kendilerine yol gösteriyordu. Şehir, yıkılan yapıların toz bulutları, yangınların dumanları içine gömülmüştü. Bu cehennemin üzerine de yüzlerce bomba yağıyordu.

Öğleye doğru İngiliz birlikleri Dunkerque şehrini ve limanını boşaltmaya başladılar. Amiral Ramsay'e: «Rıhtımlar bombalarla harap oldu, onun için askerler gemilere binemiyorlar,» diye haber verildi. Bu sefer Dunkerque'le La Panne arasında uzanan kumsallardan yararlanmak gerekti. Fakat orada ne rıhtım vardı, ne iskele. Önemli sayıdaki askerler nasıl kurtarılabilecekti?

«Dinamo» harekâtının birinci günü akşamı, İngiliz Amiralliği Almanların elinden 7.669 asker kurtarmıştı.

Üçyüz bini aşkın asker üzerinden yedibin! Hemen hemen hiçbir şey demekti. Amiral Ramsay sonrada şunları yazmıştı:

«Biz bu çetin boşaltma işinin Kraliyet Hava Kuvvetlerinin tam desteğiyle yapılacağını ummuştuk. Oysa kıyının açığında duran gemiler saatlar boyu düşman hava kuvvetlerinin öldürücü bomba yağmurunun ve uçakların kendi silâhlarının ateşi altında kaldılar.»

Şehirdeki cehennemden kurtulup sağ sâlim İngiltere'ye ayak basan İngiliz askerlerinin herbiri aynı şeyi soruyordu:

— «Bizim av uçakları nerede?»

Yaptıkları suçlamalar haksızdı. Alman bombardıman uçakları İngiliz uçaklarının nerede olduklarını biliyorlardı. Dunkerque'in üstündeydiler. Almanların peşini hiç bırakmıyorlardı.

3'üncü Filonun üçüncü grubu dört takımı olan Do 17'ler tam bombalarını limanın batısındaki petrol depolarının üzerine sallamışlardı ki bir Spitfire filotillâsı onları enseledi. Hiçbir Alman avcısı yoktu, radyocular da

mitralyözleriyle umutsuz bir savunma yapıyorlardı. Saldırının âni oluşu ve Spitfire'ların silâh üstünlüğü, çarpışmanın sonucu üzerinde hiçbir kuşku bırakmıyordu. Oniki Dornier'den altısı alevler içinde düştü ya da mermilerle delik deşik bir halde iniş yapmak zorunda kaldı.

2'nci Filonun üçüncü grubunun yaptığı harekâtı anlatırken Binbaşı Werner Kreipe:

«Düşman avcıları kudurmuşçasına bir hırsla birliklerimize saldırıyorlardı,» diyor.

Kanat kanada durmak ve avcıların hücumlarını püskürtmek için karşılıklı yardımlaşmak gerekiyordu. Bununla birlikte ardçı uçaklardan gittikçe daha sık olarak umutsuzca mesajlar geliyordu:

«Ağır yara aldık, savaşı bırakmak zorundayız, zorunlu iniş yapıyoruz,» diyorlardı.

2'nci Hava Kolordusunun savaş jurnalinde 27 Mayısın «çetin bir gün» olduğu belirtildikten sonra şöyle deniyordu:

«Altmışdört kayıp, 7 yaralı verdik ve toplam olarak 23 uçak geri dönmedi. Bugünkü kayıplarımız son on günün toplam kayıplarından daha yüksek.»

Öteki hava birlikleri de bunlara benzer fireler vermişlerdi. İngilizlerin savaşa sürdükleri 200 Spitfire ve Hurricane gerçi bombardımanı önleyememişlerdi ama peşlerinde kanlı bir iz bırakmışlardı.

Alman Hava Kuvvetleri dayanacak mıydı? Aynı dayanıklılık ve aynı sonuçlarla akınlarını sürdürebilecek miydi?

28 Mayıs günü hava şartları saatten saate kötüleşmeye başladı. Gerçi birkaç bombar-

dıman grubu tek başlarına kıyı yönünde havalanmışlardı ama Ostende ve Nieuport'a akın yapmışlardı. Oysa Dunkerque üzerine birkaç bomba düşmüştü ancak. Gittikçe daha çok alçalan bulutlar yangınların boğucu dumanına karışarak her türlü hava akınını önleyen bir perde meydana getiriyorlardı.

Amiral Ramsay ve iş arkadaşları rahat bir soluk aldılar. Bir gün önce sandıklarının tersine olarak liman büsbütün kullanılmaz değildi ve gemiler doğu mendireği boyunca yanaşabiliyorlardı. Çalışma temposu kumsaldakine göre çok daha üstündü. O gün 17.804 asker İngiltere'ye ulaştı.

Gece olurken tufanı andıran bir yağmur yağıyordu. Richthofen de günlüğünde şöyle yazıyordu:

**«Bizim bütün yüksek rütbeli kalem efendileri 8'inci Hava Kolordusunun Dukerque'teki gemilere karşı akınları tekrarlamak zorunda olduğunu bağıra çağıra söylüyorlar. İngilizler ancak bunlar sayesinde canlarını kurtarabiliyorlarmış. Fakat bulutlar yerden 100 metre yukarıya kadar iniyor ve ben görevli general olarak şöyle düşünüyorum: Uçaksavar ateşi çok zorlu olduğundan, kayıplarımız düşmana karşı kazanacağımız başarılardan daha büyük olacaktır.»**

Otuzaltı saatten beri Dunkerque üzerine tek bir bomba düşmüyordu artık. Gemiler de limanda sürekli bir sel halinde birbirlerini izliyorlardı.

Ayın 29'uncu günü öğleye doğru yağmur duvarı kalktı. Saat 14'e doğru hava düzeldi. Hava Kuvvetlerinin korkunç çabalar sarfederek kaybolan zamanı kazanmak ister gibi

bir hâli vardı. Üç Stuka Filosu boşaltma işiyle uğraşan gemilerin üzerine çullandı. Ağır bombalar, birlikleri gemilere bindirmeye çalışanların ortasında patlıyordu. Gemiler peşpeşe alev aldı. Bir kez daha limanın «kapandığı ve kullanılmaz hâlde olduğu» haberi verildi.

2'nci Hava Ordusu'nun birlikleri saat 15,32 den itibaren akınlarına yine başladılar. 30'uncu Filo Hollanda'dan, 1'inci Eğitim Filosu da Düsseldorf'tan geldi. İkisi de Alman Hava Kuvvetlerinin «harika» Stuka'ları olan Junkers 88'lerden oluşuyorlardı.

İngiliz Bahriyesi üç destroyer kaybetti, yedi destroyer de ağır hasara uğradı. İngiliz Amiralliği bu gibi kayıplara dayanılamıyacağını düşünerek modern muhriplerini savaştan çekti. Asıl kötüsü şu ki, Stuka'lar birçok asker taşıyabilecek olan beş tane araba vapurunu birbiri ardınca batırdılar. Bunlar: «**Queen** of the **Channel**», «**Lorina**», «**Fenella**», «**King Orry**» ve «**Normannia**» idi.

Alman Hava Kuvvetlerinin akınları birkaç saat içinde tüm «**Dinamo**» harekâtını aksattı ama bu akınlara rağmen 47.310 asker 29 Mayıs günü gemilere bindirildi.

30 Mayıs günü hava yine İngiltere'den yana oldu. Alman uçakları sis ve yağmur nedeniyle yerlerinden kımıldıyamadılar. Ordunun kendisi de köprübaşının canla başla direnişi karşısında ilerleyemiyordu. Tanklar güçten düşmüş bir düşmanı sıkıştırdıkları ve bir baskınla Dunkerque'i ele geçirmek mümkün olduğu sırada verilen «**dur**» emrinin bütün önemi şimdi anlaşılıyordu. O gün 14.874'ü

Fransız olmak üzere 52.823 asker gemilere bindi.

31 Mayıs günü de sisle başladı. Fakat sonradan hava açıldı. Böylece bir bombardıman grubu öğleden sonra iş görme olanağını buldu. Buna karşılık Stuka'lar hiçbir şey yapamadılar. 68.014 Müttefik askeri Avrupa kıtasından ayrıldı.

Ertesi gün, yâni 1 Haziran sabahı parlak bir güneş vardı. Alman Hava Kuvvetleri toplayabildiği bütün kuvvetlerle yeni bir saldırıya geçti.

Birçok Hurricane ve Spitfire filotillâları bombardıman uçaklarının yolunu kesmeye çalıştılar ama Messerchmitt 109'larla ikişer kişilik Me 110'ların kendilerine kurdukları ağın içine düştüler.

Stuka'lar avlarının üzerine çullanmaya devam ettiler. Dört muhrip, başka on gemiyle birlikte ve içlerindeki bütün birliklerle battı. Bomba isabeti alanlar ise daha çok sayıda idi.

Gerçi o gün 64.429 asker daha kaçıp kurtulabildi ama Amiral Ramsay Alman havacılığının yokedici faaliyetinin etkisi altında kaldı ve filosunu yalnız geceleyin kullanmaya karar verdi.

2 Haziran sabahı keşif uçakları göz alabildiğine bomboş bir deniz gördüler. İngiliz Filosu kaybolmuştu. Bunun üzerine bombardıman grupları karadaki hedefler üzerine döndüler. Hava Kuvvetleri güneye, Fransa'ya doğru bakmaya başladı .Ertesi günden itibaren de Paris üzerine büyük saldırıya geçildi.

Toplam olarak Alman Hava Kuvvetleri

Dunkerque üzerinde iki buçuk gün gerçek bir faaliyet gösterebildi. 4 Haziran günü şafakla berabe raskerler son defa olarak kendilerini bekleyen gemilere hücum ederek bindiler.

338.226 asker kurtarıldı. Bu da savaşın kalan bölümü için kesin bir başarı oldu. Kimse böyle bir şeyi aklından geçirmemişti.

4 Haziran günü nihayet Dunkerque düştü. Ordu Genelkurmay Başkanı General Halder günlüğüne şunları yazıyordu:

**«Şehirle kıyı bizim elimizde. Fransızlarla İngilizler ortadan kayboldular.»**

Aslında 35.000 - 40.000 kadar Fransız oldukları yerde kalmışlar ve tutsak olmuşlardı. Onların çok parlak direnişi sayesinde **«Dinamo»** harekâtı arkadaşlarının birçoğunu ve İngilizlerin hemen hemen tümünü kurtaracak kadar uzun sürdü.

Alman piyadeleri yıkıntılarla kaplı şehre girdiler. Üstü başı yırtık pırtık bir havacı topallıyarak onlara doğru ilerledi. Bu, Birinci Gruba bağlı 6'ncı Filotillânın Komutanı Teğmen von Oelhaven'di. Kullandığı Ju 88 uçağını Spitfire'lar düşürmüşlerdi. Tutsak olmuştu. Bir İngiliz gemisine bindirilecekti.

İskele diye kullanılan bir kamyonun üzerine tırmandığı sırada Oelhaven suya atlamış, kamyonun altına tutunmuştu. Şehir düşünceye dek tam otuzaltı saat dayanmıştı. Dunkerque'de gerçekten bir Alman zaferinden söz edilecekse, bu kuşkusuz Oelhaven'in başarısıydı.



Burada insanın aklına bir soru geliyor:

Alman Hava Kuvvetleri İngiltere'nin Dunkerque'te geçirdiği sarsıntıdan niçin yararlanmadı?

Fransa çökmüş olduğuna göre niçin üç hafta sonra vargücüyle İngiltere'nin üzerine yönelmedi? Çok yorucu bir yıldırım seferinden sonra bütün birliklerin dinlenmeye ihtiyaçları vardı. Kendilerini toparlamaları ve yeni uçuş alanlarına yerleştirilmeleri gerekiyordu. İkmâl işlerini tekrar örgütlemek, birçok büyük güçlükler gösteren bir saldırıya az çok başarı şansıyla girişmek için bütün bu karmaşık dişli çarkları yenilemek lâzım geliyordu.

Fakat bombardıman ve avcı gruplarının komutanları başka türlü düşünüyorlar:

**«Biz burada işsiz güçsüz oturuyoruz, niçin saldırıya geçmediğimizi de anlamıyoruz,»** diyorlardı.

Bu duralama İngiltere'ye iki aylık bir soluk alma dönemi sağladı. Buna çok ihtiyacı vardı. Bu süre içinde de savunma gücü günden güne arttı. Fakat duralamanın gerçek ve kökü derinden olan nedenleri vardı.

Hitler 1938 yazının ortalarında Göring'e:

— «İngiltere'ye karşı savaşmak mı? Katiyen olmaz böyle şey!» demişti.

Göring de buna inanmış, yazlık köşkü olan Karinhall'e Devlet Bakanı Erhard Milc'i, Genelkurmay Başkanı Han Jeschonnek'i ve Teknik Servis Şefi Ernst Udet'i çağırmşıtı.

Bu toplantıda İngiltere'ye karşı uygulanacak strateji saptandı: Ondan sonra da bombardıman uçağı yapan bütün fabrikalar ça-

balarını, pikeye geçerek saldırabilen Ju 88 uçağı üzerinde yoğunlaştırdılar.

Başlangıçta bu Ju 88 öteki bombardıman uçaklarını, Do 17 ile He 111'i geçeceğe benziyordu ama iki motorlu olduğundan, faaliyet alanı sınırlıydı. Çekoslovakya'ya, Polonya'ya, Fransa'ya da Almanya'nın herhangi yakın bir komşusuna karşı yeterliydi ama İngiltere'nin bağrına, canevine dek ulaşamazdı.

Alman Hava Kuvvetlerinin birinci Kurmay Başkanı ve yetenekli bir adam olan General Walther Wever bu ihtimali önceden çok iyi görmüş ve daha 1934 yılının sonunda, orta bombardıman uçaklarından ayrı olarak, uzak görevler için dört motorlu bir uçağı tezgâha koydurmuştu. Asıl Rusya'yı düşünüyordu ama bu tip stratejik bombardıman uçaklarından kurulacak ve faaliyet alanları Atlantik üzerinde çok uzaklara yayılacak olan birlikler İngiltere'ye de etkili saldırılar yaparak onun deniz yoluyla ikmâl ve iaşesini büyük ölçüde aksatacaklardı. 1936'nın başından itibaren beş prototik, Do 19'larla Ju 89'lar uçuşlara başlamışlardı bile.

Derken bir felâket oldu. 3 Haziran 1936 günü General Wever, Dresden üzerindeyken düşüp öldü. Onunla birlikte büyük faaliyet alanına sâhip bombardıman uçağı fikri de gömüldü gitti. Alman Hava Kuvvetleri kurmayının bürolarında daha 1936'da büyük bombardıman uçaklarının başarısızlığından sözedilmeye başlandı. Fabrikaların da her işte kullanılabilecek nitelikte büyük bombardıman uçağını kısa zamanda yapabileceğine kimse inanmıyordu.

Fakat eloğlu uzağı daha iyi görüyordu. Al-

manya üzerinde 1943'te görünen **uçan kaleler»**in tasarlanmasına ve yapımına Amerika'da ve İngiltere'de 1935'te başlanmıştı.

Yalnız Hitler herşeyin çabuk olmasını isterdi. Hemencecik bir Alman Hava Kuvvetleri kurulmasını istiyordu. Bunun için ayağını yere vurmak yeterdi. Çabuk bombardıman uçakları yapılsın. Filolar; boyuna yeni filolar kurulsun, böylece dış politika alanındaki oyunda bu kozlar kullanılabilsin.

Bunun için hafif ya da ortaboy bombardıman uçakları lâzımdı. Çok geçmeden bunlar seri halinde ve gittikçe artan sayıda yapılmaya başlandı. Yararlıklarını da Polonya'da, Norveç'te, Hollanda'da, Belçika'da, Fransa'da gösterecek değiller miydi zaten?

Fakat gel gelelim, Alman Hava Kuvvetleri Mayıs 1940'ta İngiltere'nin kapısına dayanınca boşluk birdenbire bütün heybetiyle ortaya çıkıverdi.

Küçük Stuka'yı yatay ağır bombardıman uçağının zararına olarak geliştiren adam, yâni Udet. «Allah kahretsin! İngiltere ile savaşacağımıza hiçbir zaman inanmamıştım!» diyordu.



Tekniğin işleyişinden hızın sarhoşluğuna giden yol geniş değildir. 1934'ten itibaren Almanya'da uçak fabrikaları yerden mantar gibi bitmeğe başlamıştı. Dornier, Heinkel, Junkers, Messerschmitt, Focke - Wulf ve başkaları çetin bir rekabet halindeydiler.

Alman Hava Kuvvetleri istiyor... Alman Hava Kuvvetleri emrediyor... Alman Hava Kuvvetleri para veriyordu. Teknik resim bü-

rolarında boyuna yeni modeller tasarlanmaktaydı. Uçaklar daha soylu bir hâl alıyorlar, daha hızlı uçuyorlardı. Motor endüstrisinin gelişimi yerinde sayarken uçakların gövdeleriyle taşıyıcı yüzeyleri daha ince ve aerodinamik bir biçim edinerek daha büyük bir hız sağlıyorlardı. Uçak yapımcıları da başarılarını kanıtlamak için uluslararası rekorlar elde etmeye çalışıyorlardı tabii.

19 Mart 1939'a rastlayan bir Pazar sabahı Junkers fabrikalarının Dessau'daki deneme alanında tecrübe pilotu Ernst Seibert'le mühendis Kurt Heinz **«rekor kuşu»** diye adlandırdıkları Ju 88 V-5'in beşinci prototipini bekliyorlardı.

Junkers'in seri halinde üreteceği bu yeni hızlı bombardıman uçağından uzman çevrelerde çok sözediliyordu. Alman Hava Kuvvetleri her zaman olduğundan daha güçlü görünmek istiyordu ve yaptığı blöfler politik zaferler kazanılmasını sağlıyordu. Onun için de Berlin'deki Havacılık Bakanı bu söylentileri kimsenin tartışamıyacağı bir dünya rekoruyla doğrulamak istiyordu.

Son deneme başarısızlıkla bitmişti. Uçak Dessau'dan kalkar kalkmaz hava bozmuş ve güney Almanya'yı kalın bulutlar kaplamıştı. Ju 88'i kullanmakta olan Yüzbaşı Limberger uzağa gidemedi. Fürth üzerindeyken sol motor durdu. Bir daha da işlemedi. Pilot sivil havaalanına rastgele iniş yaparken bir ticaret uçağı karşısına çıktı. Çarpışmayı önlemek için yine yükseldi. Fakat alanın ortasına indi ve bir hangara çarpan uçak parçalandı. Ju 88'in birinci rekor denemesi böyle bitti. İki kişi, pilotla yardımcısı da ölmüşlerdi.

19 Mart günü Seibert'le Heinz yeniden mücadeleye girişiyorlar, Uluslararası Havacılık Federasyonunun sert bakışları önünde 1.000 kilometrelik bir mesafe üzerinde iki ton yük de taşıyarak saatte 517,004 kilometre ile dünya sürat rekorunu kırıyorlardı. Üç ay sonra aynı uçak Almanya'ya 2.000 kilometre rekorunu da kazandıracaktı.

Gerçeklerden uzaklaşılmamak şartiyle rekorlardan daha güzel hiçbir şey yoktur. Daha 1937de Alman Hava Kuvvetleri Genelkurmayı düşman avcı uçaklarının hızından daha yüksek hıza sâhip bir bombardıman uçağı yapma fikrini bir yana bırakmış bulunuyordu. Çünkü bu bir düşten başka şey değildi.

İlkin silâhsız olan Ju 88'e de tıpkı Do 17'ye olduğu gibi geride tek bir ağır makineli tüfek takıldı. Sonra başkaları yerleştirildi. Önceden kararlaştırılan üç kişi yerine dört kişi sıkışarak oturmak zorunda kaldılar. Derken Alman Hava Kuvvetleri başka bir yeniliğe; pike bombardıman uçağına gönül verdi.

Uçağın çatısını güçlendirmek gerekti. Daha sağlam oldu ama hızı azaldı. Rekor denemesi zamanında Yüzbaşı Seibert'in kullandığı Ju 88V-5 tipi uçağın, pike bombardıman uçağı olan Ju 88'le tek bir benzerliği vardı ki o da adıydı!

Hava Kuvvetleri Komutanlığı herşeye rağmen mucizeler bekliyordu. Udet çok iyimserdi: «Astarı yüzünden pahalıya malolan o kocaman bombardıman uçaklarına ihtiyacımız yok artık,» diyordu. Hem de bunu tam o sırada bu uçaklardan bir tanesini, He 177'yi yapmış olan Prof. Heinkel'e söylüyordu: «Bu dev

gibi uçaklar çok ham madde tüketiyorlar. Bizim iki motorlu Stuka'lar ise yine epey uzaklara dek uçuyorlar ve çok daha doğru nişan alıyorlar. Bir tane dört motorlu uçak yerine bunlardan üç dört tanesini yapabiliriz. Asıl kesin olan nokta da şu: Führer'in istediği bombardıman uçağı sayısına ulaşmış olacağız!»

Oysa Ju 88'in faaliyet alanı çok abartılmıştı. 2'nci Hava Ordusu'nun 1938 yazında yaptığı manevralarda hiç çekinmeden şu yenilikler ortaya döküldü:

— «Hızı saatte 430 km., faaliyet alanı 1.800 km., 50 metrelik bir daire içinde de hedefe 940 isabet kaydettik.»

Bu akıl almaz sayılar Do 17'lerden ve He 111'lerden oluşan birlik komutanlarının inanmadıklarını gösteren mırıltılarına yol açtı. Fakat o zaman Kurmay Başkanı Jeschonnek kürsüye fırladı ve söylediği her söze yumruğuyla tempo tutarak:

— «Kimse bu sayıları çürütemez,» dedi. «Rechlin'de yapılan denemelerde elde edildi bunlar. Kesinlikle güvenebilirsiniz onlara.»

Tıpkı, «İngiltere'ye karşı bir savaş mı? **Kesinlikle** olmaz öyle şey;» diyen Hitler'in sözüne **kesinlikle** inandıkları gibi!

Acayip gibi görünür ama doğrudur. Alman Hava Kuvvetleri, İngiltere ile savaşmak için cihazlanmış değildi. Kendisine bu savaşı başarı şansıyla yürütme olanağını verecek bombardıman uçağı yoktu. Elindekiler hızlı değildi, zayıftı ve çok küçüktü. Eksik olan dört motorlu ağır bir uçaktı ve bu, hep böyle eksik olarak kaldı.

## Batıda fırtına — Edinilen tecrübeler ve alınan dersler

1 — Batı seferinin ilk günlerinde geleneksel tahkimatın bir hava - kara ortak saldırısına dayanamıyacakları anlaşıldı. Alman Hava Kuvvetleri harekâtı hazırlıyor, zırhlı ve piyade birlikleri de başarıya ulaştırıyordu. Meuse Nehri üzerindeki tahkimli hat, önceden tasarlandığından daha çabuk aşıldı.

2 — Havadan taşınan birliklerle yüklü plânörlerin Eben Emael Kalesi ve Albert Kanalının köprüleri üzerine inmesi gibi münferit ve atakça hareketler düşmanı geçici olarak felce uğrattı. Fakat bunların yanısıra kara birliklerinin de hızla ilerlemeleri gerekirdi. Ağır silâhları olmayınca, havadan taşınan birlikler tek başlarına kesin başarıyı elde etmek bakımından çok güçsüzdürler.

3 — Hollanda'daki harekâttan da aynı ders alınmıştır. Paraşütçülerle havadan taşınan birlikleri saran esrar perdesi Norveç'te kalkmış ve düşmanı bir baskınla gaafil avlama olanağı kaçırılmış bulunuyordu. Savunmacılar toparlanabildiler. Bu yüzden de La Haye'de başarısızlığa uğranıldı. Özellikle Hava Kuvvetleri öğretmen pilotlarının kullandıkları yüzlerce taşıt uçağının kaybedilmesi, Alman havacılığının ileriki gelişimi bakımından çok zararlı sonuçlar doğurdu

4 — Hava Kuvvetleri yalnız zırhlı birliklerin Fransa'da izliyecekleri yolu açmakla kalmadı. Onların ölçüsüz biçimde büyüyüp açılan yanlarını da gözetleyip korudu. Tanklara karşı savaşta tecrübesiz olmalarına rağmen, hücum uçaklarıyla Stuka'lar düşman zırhlı

birliklerinin yandan yaptıkları hücumları kesin biçimde durdular.

5 — Alman Hava Kuvvetleri'ne Dunkerque'te verilen görev, onun olanaklarını aşıyordu. Müttefik kuvvetlerin gemilere bindirilmelerini önleme işini başaramadı. Hava koşulları, harekât alanlarının yakınlığı, çabalarını yoğunlaştırılacağı noktanın yokluğu gibi birçok kozlardan yoksundu. **«Dinamo»** harekâtı dokuz gün sürdü. Bu süre içinde de Hava Kuvvetleri gerçekten ancak iki buçuk gün iş görebildi. Bombardıman uçaklarıyla Stuka'lar, yakın üslerden kalkarak iş gören İngiliz av uçaklarının saldırıları karşısında ilk kez sıkıntı çektiler.

6 — Fransa seferinin geri kalan bölümü Hava Kuvvetleri için problem yaratmadı. Birliklerinin dinlenmeye ve takviyeye ihtiyaçları vardı. İngiltere'ye hemen bir saldırı yapmak gerekseydi elinde ancak yetersiz kuvvetler bulunacaktı. İlkin Fransa'nın kuzeyinde altyapıyı örgütlemek gerekiyordu. Kraliyet Hava Kuvvetleri bu aradan yararlanarak savunma tedbirlerini güçlendirdi. İki düşmandan herbiri yeni muharebe için kendi bakımından böylece hazırlandı.

*Dördüncü Bölüm*

# İNGİLTERE SAVAŞI

## «Kartal Günü»

Günlerden 12 Ağustos 1940. Av uçaklarından oluşan bir karma birlik dalgalara sürtünürcesine alçaktan uçuyordu. Pas - de - Calais'in tümü üzerinde görüş şartları iyi idi. Hava bir gün önceden düzelmişti.

Yüzbaşı Walter Rubensdörffer İngiltere kıyısındaki yarların deniz üzerinde yavaş yavaş yükseldiklerini görüyordu. Yarı yolda mikrofona doğru eğildi:

— «3'üncü Filotillâ, dikkat! Özel görev için serbestsiniz. Şansınız açık olsun!» dedi.

Filotillâ Komutanı Teğmen Otto Hintze emri tekrarladı, sonra arkadaşlarıyla vedalaştı. Emrindeki sekiz tane Me 109 doğru Dover üzerine yönelirken Rubensdörffer'le emrindeki oniki tane Me 110 sola, güney doğuya dönerek İngiltere kıyısına paralel hale geldiler.

Orada tek ya da iki kişilik av uçakları vardı. Bununla birlikte gövdelerinin altında 250 ve 500 kiloluk bombalar taşıyorlardı.

Rubensdörffer 210 sayılı deneme grubuna komuta ediyordu. Manş üzerindeki harekâta komuta eden Albay Fink, bir aydan beri İngiliz taşıt gemilerine göz açtırmıyordu. Yeni bir silâhı geliştirmeyi başarmıştı. Bundan

böyle avcılar bomba taşıyacaklar, saldıracaklar, isabet kaydedeceklerdi.

Bir gün önce ilk kez grup, «Booty» kıyı konvoyuna karşı savaşa girişmişti. Saat aşağı yukarı 13'tü. Harwich'in 15 deniz mili güney doğusunda 24 tane Messerchmitt deniz uçaksavarlarının ateş alanı içinde ortaya çıktı. İngilizler, **«Adam sen de, bunlar av uçakları, uzun boylu zarar veremezler,»** diye düşündüler. Fakat birdenbire yağmaya başlayan bombalar, gemilerin güverteleriyle üstyapılarına düştü. Ağır hasar gören iki büyük gemi durdu.

74'üncü Filotillânın Spitfire'ları, Almanları kovaladılar, «kırk tane kadar Me 100 vardı galiba,» dediler, Almanlar da uzaklaştılar. Rubensdörffer'in iki kişilik uçakları bir daire çizdiler, Me 109'lar da çarpışmaya başladılar. Bombalarını attıktan sonra yine gerçek birer av uçağı olmuşlardı.

Deneme grubunun uçaklarından normal av uçaklarıyla iki kişilik uçakların sâbit mitralyözleri ve topları olduğu gibi alıkonulmuştu. Bu yüzden de, çoğu zaman yanlarında topu topu üç tane külüstür silâhları bulunan hantal bombardıman uçaklarına göre canlarını daha pahalıya satabilirlerdi.

12 Ağustos günü uçak grubu ilk kez gemilere ya da liman tesislerine karşı harekâtta bulunmak için değil de, İngiliz kıyılarındaki yarların şurasında burasında yükselen esrarlı antenlerin ne olduğunu anlamak için onlara doğru yol alıyordu. Bunlar Fransız kıyısından dürbünle bakılınca açık seçik görülüyordu.

Yapılan sistemli bir dinleme, İngiliz avcı-

larının çok kısa dalgalar üzerinden verilen emirlere göre hareket ettiklerini meydana çıkarma olanağını sağlamıştı. Görüş koşulları hiç elverişli olmasa bile yine işleyen yeni bir sistem sayesinde santraller bunlara Alman uçaklarının yaklaştıklarını haber veriyorlardı. O koca koca direkler birer bulucu Aletti (detektördü) belki.

Alman Hava Kuvvetleri muhabere servisinin şefi olan General Wolfgang Martini için çetin bir sürpriz oldu bu. Engel üzerinde yansıma yoluyla sondaj yapan bir âlet kullanarak düşmanlarına az çok üstün olduğunu sanıyordu. 1940 yazında Almanya'nın elinde iki tip radyo bulucusu vardı. Bunlardan bir tanesi elde taşınabiliyordu, adı **«Freya»** idi. 2,40 metre dalga uzunluğu üzerinde çalışıyordu. Calais yakınındaki Wissant'a kurulmuştu. İngiliz kıyı konvoylarının bütün hareketlerini gözetliyor, böylece de süratli Alman hücum botlarının onlara saldırmaları mümkün oluyordu. Öteki ise «Würzburg»du. Seri halinde yapımına başlanmıştı nihayet. İlk çıkanlardan Ruhr uçaksavarlarına verilenler, yalnız 53 cm.lik bir dalga uzunluğu üzerinde çalışıyorlardı. **«Würzburg»** öyle tıkız dalga trenleri yayıyordu ki elde edilen sonuçlar eşsizdi. Hedefin yönünü, uzaklığını ve açısını öylesine dakiklikle gösteriyordu ki Mayıs 1940'da Essen-Frintrop'daki bir uçaksavar bataryası bir İngiliz bombardıman uçağını düşürdü. Oysa bulutlar içine gizlenen bu uçak orada tam bir güvenlik içinde bulunduğunu sanıyordu!

İngiltere üzerinde General Martini'nin ganyometreleriyle uzmanları teknik bakım-

dan yeni olan hiçbir şey bulamamışlardı. Düşmanın radar istasyonları 12 metrelik bir dalga üzerinde çalışıyorlardı. Öçülerinde de doğruluk, dakiklik diye hiçbir şey yoktu. Zaten İngilizlerin raporları da gözlemcilerin başlangıçta Alman uçaklarının sayılarını bildirirken % 300'e kadar varan yanlışlıklar yaptıklarını doğrulamışlardı!

Fakat teknik bakımdan böyle aşağı olduğu hesaba katılsa bile, düşmanın örgütlenme bakımından olan ileriliği büyüktü, General Martini de bundan korkuyordu. Bütün doğu ve güney - doğu kıyısı boyunca İngilizler zincirleme istasyonlar ve toplayıcı bürolar kurmuşlardı, bilgilerin tümü de buralarda incelenip anlaşılır hâle getiriliyordu. Ayrıca durumun tümünü gösteren bir tablodan yararlanarak, av uçaklarını olasıya verimli biçimde kullanıyorlardı.

Almanlarda ise buna benzer hiçbir şey yoktu. Gerçi âlet vardı ama bunun yapacağı kesin etkinin kimse farkında değildi.

Alman Hava Kuvvetleri Komutanlığı bütün görüş ve anlayışlarını birdenbire değiştirmek zorunda kaldı. Baskın yaparak düşmanı gaafil avlıyamazdı artık. Çünkü daha filotillâlar Fransa üzerinde dizilip düzenlenmeye başladıkları anda İngiliz radarları yaklaşan herşeyin yankısını zaptediyorlardı. Ezici bir aşağı durumda kalmadan mücadeleye girişebilmek için herşeyden önce kıyıdaki verici tesislerden kurtulmak gerekiyordu. 5 Ağustos 1940 günü 2'nci ve 3'üncü Hava Orduları'nın teleksleri General Jeschonnek'in bir yönergesini ilettiler:

«Hava Kuvvetleri'nin özel birlikleri dalga

halinde bir ilk hücum yaparak İngiltere kıyısında bulundukları saptanan bulucu tesislere saldırıp bunları çabucak kullanılmaz hale getireceklerdir.»

Dalga halinde bir ilk hücum... Bu, tesislere yapılacak saldırı, İngiltere'ye karşı girişilecek büyük hava taarruzunun başlangıcıydı demek.

Yüzbaşı Rubensdörffer saatine baktı. Alman saatiyle 11'e geliyordu. İkişer kişilik oniki uçağı kuzey batıya, İngiltere kıyısına doğru yönelmişlerdi şimdi. İki filotillâ ayrıldılar. Herbirinin hedefi ayrı idi.

1'inci Filotilla Teğmen Martin Lutz'un komutasındaydı. Kıyıdan biraz içeride, Pevensey istasyonunun direkleri göründü. Altı Messerschmitt yükseldi. İkişer tane kocaman, 500 kiloluk bombanın ağırlığı uçakları aşağıya doğru çekiyor, yükselmelerini güçleştiriyordu.

Nihayet epeyce yükseldiler. Eğik uçuş yaparak hedefin üzerine indiler. Teğmen Lutz ancak ilk dört direğin demir parmaklıkları nişangâhını iyice doldurduktan sonradır ki bombalarını attı. İkişer kişilik avcı uçakları radar istasyonunun üzerinden fırtına gibi geçtiler. Sekiz tane 500 kiloluk bomba hedefte patladı. Birisi uzun bir yapının üzerine vurdu. Bir başka bomba elektrik ana kablosunu parçaladı. Pevensey sustu.

Beş dakikalık uçuşla daha doğuda, Teğmen Rössinger Hastings yakınındaki Rye istasyonuna çullandı. Hedef üzerine on tane 250 - 500 kiloluk bomba atıldı. İngiliz raporlarına göre bütün barakalar yıkıldı ama alıcı - ve-

rici tesislerle nöbet karakoluna bir şey olmadı.

Beri yandan Teğmen Hintze'nin komutasındaki 3'üncü Filotillâ da Dover'deki postaya hücum ediyordu. Direklerin yakınına üç bomba düştü. Bombalardan fırlıyan ve dolu yağışını andıran parçalar, direklerin dik durmalarını sağlıyan kabloları kopardı. İki direk sallandı ama yine ayakta kaldı.

Alman uçakları uzaklaşırlarken çamur sütunlarının ve koyu bir dumanın yıktıkları yeri kapladığını gördüler ama direkler bu kargaşalığın üzerinde ayaktaydılar hâlâ. Polonya'da, radyo tesislerine yapılan saldırı sırasında da aynı şey olmuştu. İnsan ne kadar iyi nişan alırsa alsın, direkler hiçbir zaman devrilmiyordu.

Üç saat sonra Rye istasyonu, yardımcı bir yedek istasyon üzerinden yayınlarına yine başladı. Öğleden sonra öbür iki istasyon da aynı şeyi yaptı. İngiliz savunma zinciri, bir eksiğiyle de olsa, yeniden kurulmuş bulunuyordu

Saat 11,30'dan sonra 51'inci ve 54'üncü filoların üç grubu, yâni 63 tane Ju 88, Portsmouth limanı'nın tesislerine saldırdılar. Wight Adası hizasında onbeş uçaktan oluşan bir grup birdenbire eğik uçuşa geçti ve Ventloo radar istasyonunun üzerine çullandı. Hasar öyle büyüktü ki Ventloo hiçbir zaman onarılmadı. Wight adası üzerinde zincirin eksik kalan halkasını bir başka istasyon tamamlıyana dek onbir gün geçti.

Fakat İngilizlerin bir kurnazlığı Alman dinleme postalarını aldattı. Herhangi bir yan-

kıyı alıp yorumlamaktan âciz, basit bir verici istasyon, yok olan radarın rolünü oynadı.

Kurnazlık başarı kazandı. Görünüşe göre bu gözetleme sistemi birkaç saat boyunca tahrip edilebiliyordu ancak! Oysa İngiliz av uçaklarının konakladıkları, Kent Kontluğ'undaki hava limanlarına yapılan akınlar, tersine, çok şeyler umdurur görünmekteydi. Bir bakalım hele: 12 Ağustos günü sabah saat 9,30'da Binbaşı Gutzmann 2'nci Filonun birinci grubuna bağlı Do 17'leri doğruca Lympne Alanı'nın üzerine götürdü. Burayı güçlü bir avcı birliği korumaktaydı. 50 kiloluk bombalar yağmur gibi yağdı. Pistleri delik deşik etti. Hangarları çökertti.



Almanlar ilk defa olarak da saat 13,30'a doğru av uçaklarının bulundukları en ileri alanlardan biri olan Manston'a saldırdılar.

Bu Yüzbaşı Rubensdörffer'in 210 sayılı deneme grubuydu. Sabahleyin yaptığı iş verimli olmuştu. Radar istasyonları hâlâ çalışmıyorlardı, sürpriz ise tam olmuştu. Manston Almanların yaklaştıklarını, gelişlerinden birkaç dakika önce farkedebilmişti ancak.

65'inci İngiliz Filotillâsının pilotları Spitfire'larına atladılar. Oniki İngiliz av uçağı havalandı, 1'inci Takım tam gazla yerde ilerlediği sırada Messerschmitt'ler onların üzerlerine uçuyorlardı.

Teğmen Lutz: «Avcılar alanda sıralanmışlardı. Bombalarımız onların ortalarına düştü,» diyor.

Birkaç Spitfire Manston'u kaplayan kara ve koyu dumanın üstüne çıktı. Yukarıdan ba-

kınca havaalanı yokolmuş gibi görünüyordu.

Almanların verdikleri rapor da aynı izlenimi uyandırıyordu:

«Oniki tane hava basınçlı 500'er kiloluk bomba ile dört tane 250'şer kiloluk yangın bombası hangarlarla eklerinin tam ortasına isabet etti. Hava basınçlı dört tane 500'er kiloluk bomba da havalanmakta olan bir av uçağı grubunun ortasına düştü. Dört Hurricane ile beş başka uçak yerde parçalandı...»

Fakat İngilizlere bakılırsa 65'inci Filotillâının uçaklarından çoğu mucize kaabilinden kurtulmuşlardı. Manston alanı büyük hasara uğramıştı. Pilotlar başka alanlara inmek için emir aldılar.

Bir ikinci ileri hava limanı da Hawkinge idi. Onun da hesabını gördükten sonra Almanlar sabahleyin de bombalamış oldukları Lympne Alanı'na döndüler. İşçi ekipleri bombaların açtıkları çukurları doldurmak ve iniş pistlerini onarmak için gece çalışmışlardı.

İngilizler haberliydiler artık. Çarpışmaların zamanı geçmişti. Fakat o 12 Ağustos sabahı bir başlangıçtan ibaretti. O gün 300 tane bombardıman uçağı ile Stuka akınlara katıldılar ki bunlar, 2'nci ve 3'üncü Hava Orduları'nın elinde bulunan uçakların üçte biri bile değildi.

Bu gerçek saldırının ertesi gün başlaması kararlaştırılmıştı. Göring parolayı verdi: **«Kartal Günü:** 13 Ağustos.» Saat 7,30'da iki Hava Ordusu İngiltere üzerine dalgalar halinde ilk saldırılarını yapacaktı.

İki bine yakın uçak İngiltere savaşına gir-

meye hazır, bekliyordu. Büyük bir ülkeyi, dövüşmeye kararlı bir ulusu yalnız havadan saldırarak yere sermek mümkün olacak mıydı. Bunu henüz kimse bilmiyordu. Bu dev saldırı başarı kazanabilecek miydi? Daha çarpışma başlamadan önce, hazırlıkların yapıldığı havanın dramatik bir hâli vardı.



30 Haziran 1940 günü, Fransa seferinin bitişinden bir hafta sonra Göring «Alman Hava Kuvvetlerinin İngiltere'ye karşı girişeceği savaşa ilişkin bir genel tâlimat» yazıp hazırlamıştı.

Muharebe özellikle Kraliyet Hava Kuvvetleri'ne, onun altyapısına ve havacılık endüstrisine karşı yapılacaktı. Fakat Alman Bahriyesi, İngiliz Donanması, limanlar ve ikmâl gemileri üzerinde özellikle durmuştu. Kendinden gayet emin olan Göring. «Benim Hava Kuvvetlerim birbirinden apayrı olan her iki programı da aynı anda yerine getirecektir,» diye cevap vermişti.

Bununla birlikte Hava Ordusu'nun kurmay heyeti çabaların özellikle yoğunlaştırılması gereken bir noktayı belirtmişti: «Düşman hava kuvvetleri tahrip edilmediği sürece harekâtın ana temeli düşman hava birliklerine her fırsatta, gece gündüz, havada ve yerde taarruz etmek, bütün öteki görevleri bu uğurda feda etmek olacaktır,» diyordu.

Alman Hava Kuvvetleri ilkin Pas - de - Calais'deki İngiliz konvoylarına saldırdı. İngiliz avcılarını üzerine çekip savaşa zorlamaya kalkıştı. Bu taktik başarısızlıkla sonuçlandı.

İngilizler konvoylarını korumakla birlikte böyle tehlikeli bir çatışmadan kaçındılar.

Fakat Alman Hava Kuvvetlerinin savsaklamalarının asıl nedeni politik nitelikteydi. Alman Başkomutanlığı Fransa'yı şaşırtıcı bir çabuklukla yere serdikten sonra gücünün kanıtlarını, İngiltere'yi barış yapmaya zorlıyacak kadar ve yeterince gösterdiğini sanmaktaydı.

19 Temmuz günü Reichstag Berlin'deki Kroll Operasında toplanarak batıda kazanılan zaferi kutladı. Hepsi orada hazır bulunan Alman Ordusu'nun büyük şeflerine üzerine terfiler, nişanlar yağmur gibi yağdı. Göring beyaz, fantazi bir Reich Mareşali üniformasının ünü, şânı içinde hindiler gibi kabardı. Hava Kuvvetleri iki Mareşal daha kazanmış oldu: Bunlar Kesselring'le Sperrle idi.

Savaş bittikten sonra Kesselring şunları yazıyordu:

**«Hitler barış olacağına inanmasaydı biz, Batı seferinden sonra hiçbir zaman mareşalliğe atanmazdık. Bugün bile buna eminim.»**

Führer verdiği söylevde bir kez daha «İngiltere'nin sağduyusuna» hitap etti ve İngiltere'yle yapacağı bir uzlaşmanın, kendisinin ileride güdeceği politikaya yararlı olacağı kuşkusuzdu:

— «Savaşa devam için hiçbir neden görmüyorum. Malolacağı fedakârlıklar için üzülüyorum...» dedikten sonra şunları ekliyordu: «Bu savaş devam ederse iki hasımdan birinin tam çöküşüyle sona erecekti. Mr. Churchill bunun Almanya olacağına inanabilir. Bense bunun İngiltere olacağını biliyorum.»

Üç gün sonra İngiltere Dışişleri Bakanı Lord Halifax radyoda verdiği cevapta, Hitler'in söylevinde adâlet üzerine kurulu hiçbir barış önerisinin bulunmadığını söyleyerek şunları ekliyordu:

«İleri sürdüğü tek kanıtlar, tehditlerdir... Büyük Britanya'da amansız bir irade zihniyeti hüküm sürmektedir. Savaşa devam edeceğiz!...»

Bu demeç İngilizlerle yapılacak bir uzlaşma üzerinde beslenen son umutları da yoketti. Bundan sonra Alman Hava Kuvvetleri'nin, İngiltere adalarına yapılacak saldırının biçimini ciddî olarak ele alıp incelemesi gerekiyordu, çünkü bu konuda henüz hiçbir şey kararlaştırmış değildi.

21 Temmuz Göring kendi birlik komutanlarını çağırarak bir genel plân yapmakla görevlendirdi. İlk hedef, başlıca amaç Kraliyet Hava Kuvvetlerini yoketmekti bunun üzerinde herkes anlaşmış durumdaydı. Fakat bu amaca ulaşmak için başvurulacak araçlar üzerindeki düşünceler başka başkaydı.

Oysa, bu görüş ayrılıklarına rağmen üst kademede verilen kararlar birbirini kovalamağa başladı.

16 Temmuzda, yâni Reichstag'daki söylevinden üç gün önce Hitler «İngiltere'ye bir çıkarma için hazırlık yapılmasını ve gerekirse bunun uygulanmasını» emretmişti. **(Deniz arslanı Harekâtı)**

Fakat 31 Temmuzda yine de Başkomutan von Brauchitsch'le (Bravhiç) Genelkurmay Başkanı Halder'i çağırarak şu kararını bildiriyordu: «Rusya'ya en kısa zamanda, terci-

han bu yıl saldıracağım. Rusya'yı yenersek, İngiltere'nin son umudu da kırılacaktır!»

Fakat Hitler aynı zamanda «sekiz on gün süreyle» akınların tepkilerinin de incelenmesini ve İngiltere'ye çıkarmanın Eylülün yarısında yapılıp yapılmıyacağına karar verilmesini de istiyordu (Donanma o tarihten önce hiçbir şey yapamayacağını bildirmişti).

Tam bir kararsızlık havası vardı. Bir yandan bağıra bağıra İngiltere'nin vakit geçirilmeden yere serilmesi gerektiğini bildiriyordu, ama gerçekte Alman Başkomutanlığı'nın düşünceleri çoktan Rusya'ya doğru yönelmiş bulunmaktaydı. Hitler uygun zamanı bekleyerek herkesi oyalıyordu.



2 Ağustosta Göring kesin emri verdi «**Kartal Günü**»nün ilk hedefi İngiliz avcı uçakları olacak, bunlara da 2'nci ve 3'üncü Hava Ordu'ları saldıracaklardı. Taarruz Hurricane'larla Spitfire'lar, bunların iniş alanları, kıyıdaki radar tesisleri ve İngiltere'nin güneyindeki bütün altyapı üzerine yöneltilecekti.

İkinci gün akınlar Londra kesiminin üzerine kadar yayılacak, üçüncü gün de bunlar daha sert bir hâl alacaktı. Sözkonusu olan, Kraliyet Hava Kuvvetlerine sert darbeler indirerek onu güçten düşürmek, böylece de hava egemenliğini ele geçirmekti ki bu, harekâta devam için gerekli ön koşuldu.

Herşey kararlaşmışa benziyordu ama hiçbir gerçek kronolojik program yoktu ortada. Herşeyden önce havanın üstüste üç gün güzel olması gerekiyordu. Meteoroloji uzmanları da bunun Ağustos başında böyle olacağını

haber veriyorlardı. Oysa bu büyük muharebeye hazırlanmak için Alman Hava Kuvvetleri'nin altı gün kadar bir süreye ihtiyacı vardı.

Hava filoları hazır oldular ama bu sefer hava bozuldu. 10 Ağustosta **«Kartal günü»** yirmidört saat ertelendi. 11 Ağustosta da aynı şey yapıldı. Nihayet Azor adaları üzerindeki yüksek basınç, havanın iki gün güzel olacağını haber verdi. Göring saldırı gününü 13 Ağustos, saldırı saatini de 7,30 olarak saptadı. Daha önceki iki gün boyunca hava güzel olmuştu, saldırı hazırlıkları da en yüksek düzeye ulaşmıştı. Konvoylar, limanlar, radar tesisleri harıl harıl bombalanıyordu.

Fakat 12'yi 13 Ağustosa bağlıyan gece, Azor Adaları üzerindeki yüksek basınç dağıldı. Kurşunî ve kapalı bir göğün altında sis, uçuş alanlarının çoğu üzerine çökmüş; Manş Denizi'ni de kalın bir bulut tabakası kaplamış bulunmaktaydı.

Göring saldırıyı bir kez daha ertelemekten başka şey yapamazdı. «Öğleden sonrayı bekliyelim,» dedi. Fakat eskisini geçersiz bırakan bu yeni emir bütün birliklere ulaşmadan önce bazıları havalanmışlardı bile. İndirilmesi tasarlanan balyoz darbesi kötü havanın aksattığı birçok ayrıntı kabilinden harekât hâlinde dağılıvermişti.

Nitekim 2'nci Filo Komutanı Albay Johannes Fink de avcı uçaklarıyla kararlaştırılan buluşma için başıyla «hayır» işareti yaptı. Yalnız iki üç tane ikişer kişilik uçak öne düştü, acayip hareketler yaptı, durdu, yükseldi, yere doğru daldı, yine yükseldi.

Albayın kendi kendine bir sürü sual sora-

cak hali yoktu. Hedefi, Thames Nehri'nin güney kıyısındaki Eastchurch Alanı'ydı, o gün de **«Kartal günü»** değil miydi?

Do 17 uçakları gözlerini kırpmadan bir bulut denizine daldılar ve İngiltere'nin üzerinde 500 metreye dek indiler. Ortalıkta ne Alman ne İngiliz, tek av uçağı yoktu. 55 Alman bombardıman uçağı şanslıydı. Radarlar birkaç uçak haber vermişlerdi ancak. Hornchurch'ten yalnız birtek Spitfire filotillâsı, 74' üncü Filotillâ saldırganlara doğru ilerliyordu

Bu arada Fink Eastchurch'ün üzerine geldi. Do 17'ler pistleri, uçakları, hangarları, depoları bombaladılar. İngilizler yerde bombaların açtığı elliyi aşkın çukur saydılar. Beş tane Blenheim bombardıman uçağı da yerde tahrip edildi.

Fakat dönüşte her yerde Spitfire'larla Hurricane'lar fışkırmaya başladı. Fink gökyüzünü araştırıyordu ama boşuna. Alman av uçakları görünürlerde yoktu. Bulutlar onu İngilizlerin zorlu saldırıları karşısında gizlemeseler, bu tam bir kıyım olacaktı.

Ama yine de en iyi mürettebatından dördünü kaybetti. Dehşetli kızmıştı. Döner dönmez telefona koştu. Avcıların kendisine oynadıkları kalleşçe oyun için açıklama yapılmasını istedi.

Büyük **«Kartal günü»**nün açılışını tek başına yaptığını öğrenince de sevinçten ağzı kulaklarına vardı. Göring'in verdiği ikinci emir ona ulaşmamıştı. İkişer kişilik uçaklar o hareketleri Fink geri dönsün diye yapmışlardı ama filodan hiç kimse bunu anlamamıştı.

Öğleden sonra da durum hiç parlak olmadı. Göring saldırı saatını 14 olarak saptamıştı. Fakat hava koşulları daha da kötüleşmişti.

İlk yola çıkacak birlik ikişer kişilik Me 110 uçaklarının beşinci grubuydu. Komutanı Yüzbaşı Liensberger İngiltere'nin güney kıyısını tarıyarak düşmanı araştıracaktı.

Gerçi Wight Adası'ndaki Ventnor radar istasyonu bombalanmıştı ama Almanlar daha Cherbourg'dan ayrılır ayrılmaz gelmekte oldukları haber verildi ve sayıları da oldukça doğru bir biçimde tahmin edildi:

«Yirmi kadar, ya da daha çok uçak.»

Bununla birlikte düşman savunmasının esrarlı gözleri bunların tiplerini belirtemiyorlardı. Avcı birlikleri komutanı olan Sir Hugh Dowding Alman avcılarıyla savaşmaktan kaçınılmasını ve bütün hücumların bombardıman uçakları üzerine yoğunlaştırılmasını emretti. İngilizler yaklaşan uçakların ikişer kişilik Messerschmitt'ler olduğunu bilselerdi, serçe parmaklarını bile kımıldatmazlardı.

Fakat bunu bilmiyorlardı. Onun için üç Spitfire ve Hurricane filotillâsı Exeter'den, Warmwell'den ve Tangmere'den havalanarak kıyıya doğru yöneldiler.

Bunu yaparken Alman saldırısının düşünce ve dileklerine cevap vermiş oluyorlardı. Bombardıman uçakları geldiğinde İngilizler benzinleriyle cephanelerini bitirmiş bulunuyorlardı, ikmâl yapmak için yere inmek zorunda kaldılar.

İngiliz avcıları birçok taktik üstünlüklerden yararlanıyorlardı. Savaş kendi yurtları-

nın üzerinde oluyordu. Alacakları mesafeler daha kısaydı. Daha uzun süre çarpışabilecek durumdaydılar. Haberalma ve komuta işleri daha iyi örgütlenmişti. Son olarak da hava koşulları onların lehine işliyordu. Alman komutanlığı ise hiç değilse fırsat eşitliğini kurabilmek için bir satranç şampiyonu gibi kafa patlatmak zorundaydı. Bulduğu çârelerden biri de ikişer kişilik Me 110'lardan oluşan bir grubu Portland yakınlarına göndermekti. Fakat harekât pahalıya malolacaktı.

Liensberger İngiltere kıyısına yaklaştığı sırada ardçı uçaklardan biri:

— «Arkamızda Spitfire uçakları var!» diye alârm verdi.

Bu bağırış Alman mürettebatı daha da çoşturdu. Çift motorlu uçakları ağırdı, İngilizlerden aşağı idi ama sâbit silâhlarının ateş gücü korkunçtu. Ön tarafta dört ağır makineliyle iki top vardı. Bunlar da tek bir düğmeye basılınca ateşe başlıyorlardı.

Savunma halkası hemen hemen meydana gelmiş bulunmaktaydı. Bir uçak ötekini izleyip koruyor, havacı deyimiyle «birinci uçak sonuncunun kuyruğunu ısırıyordu!»

Fakat onlar daha giriştikleri manevrayı tamamlamaya vakit bulamadan saldırganlar yukarıdan grubun gerisine çullandılar. Pikeyle inişlerinin sağladığı bütün hızının üstünlüğünden de yararlandılar.

Bir Me 110 sağa kaçtı. Şanslı da çıktı. Spitfire'ın ateşi sol yanından boşa gitti. Bir başka Me 110 da kaçmayı denedi ama yeterli değildi. Fakat düşman kuyruğuna yapışmış bırakmıyor, bütün silâhlarıyla ateş ediyordu. Kanatlarının bütün yüzeyine yerleştirilmiş

olan sekiz ağır makineli, av tüfeğinin saçma atışı gibi, her yandan ateş püskürüyordu. Kaçmanın olanağı yoktu.

Nihayet Alman uçakları daireyi kapattılar ve kendilerini savunabilecek hale geldiler. Aralarından iki tanesini kaybetmişlerdi. İngilizler yine saldırıya geçtiler.

Yaptıkları pikeler yer yer Almanların savunma hattını yarıyordu. Almanlar ise yatay uçuşlarında düşmanı nişangâhlarının içinde birkaç saniye, o da hayal meyal görebiliyorlardı. Herşeye rağmen iki, sonra üç İngiliz uçağı peşlerinde gittikçe büyüyen bir duman kümesi bırakarak düştü. Altlarında İngiliz toprağı vardı. Zorunlu bir inişin tehlikesini göze alabilirlerdi. Gerekirse paraşütle atlıyabilirler ve tutsak alınmazlardı.

Buna karşılık Almanlar için tek kurtuluş çâresi, Fransa'ya dönmekti. Suların üzerinden 160 kilometrelik bir mesafeyi aşmaları gerekiyordu. Yardımcı kanatlar parçalanınca, motorun biri işlemez hâle gelince ya da kanadın biri yaralı bir kuşunki gibi sarkınca ve uçak boyuna alçalınca bu mesafe daha uzun, daha yaman bir hâl alıyordu.

Liensberger'in grubu nihayet yere inince beş uçağın geri dönmediği ve birçoklarının da düzinelerle isabet alarak hasara uğramış oldukları görülecekti. 23 tane Me 110, 40 tane Spitfire ile Hurricane'in hücumuna karşı koymuştu.

İki gün sonra bu muharebe Karinhall'de bir sonuca ulaşacaktı. Göring, hava savaşının böyle durgun biçimde sürüp gitmesinden duyduğu hoşnutsuzluğu bildirmek için Kes-

selring ile Sperrle'yi yazlık köşküne çağırmıştı:

— «Üstelik o ikişer kişilik uçaklar grubu da yapayalnız gönderilmiş,» diyordu. «Yazılı ve sözlü olarak kaç kez emir verdim, ancak hedeflerin uzaklığı gerektirirse ikişer kişilik uçaklar savaşa sokulsun diye.»

İki mareşal de bunu çok iyi biliyorlardı. Fransa seferinin muharebeleri ve Temmuz ayında Manş Denizi üzerinde yapılan çarpışmalar Me 110'ların daha hafif ve daha kullanışlı avcıların hücumlarına dayanamıyacaklarını göstermişti. İkişer kişilik uçaklarda Göring'e eşlik eden ve «demir kaburgalar» diye adlandırılan seçkin pilotların kendileri bile hafif avcılarca korunmaya muhtaçtılar. Oysa Yüzbaşı Liensberger'in grubu, yanında hiçbir koruyucu olmadığı halde İngiltere'ye gitmişti.

Göring azarlamaya devam ediyordu:

— «Ya verdiğiniz emirler yeterince kesin değildi, ya da sizi dinlemediler. Bu gibi aptallıklara yetecek kadar ikişer kişilik uçak yok elimizde. Bunların verimli olmaları gerek!»

Öfkesinin nedeni anlaşılıyordu. Hava Kuvvetlerinin onları Portland üzerine göndererek güttüğü amaca ulaşılmamıştı çünkü. Gerçi üç İngiliz av filotillâsını kendi üzerlerine çekmişlerdi ama onları izlemeleri gereken bombardıman uçakları üç saat sonra, yâni İngiliz avcıları benzin ve, cephane ikmâllerini rahat rahat yaptıktan sonra boy göstermişlerdi. Almanlar hesabına çok ağır bir komuta hatâsıydı bu.

Aslında Alman Filosu'na karşı bütün havaalanlarından 70 tane İngiliz avcısı havalanmıştı. Refakatçi Messerschmitt'ler Hurricane'larla çarpışırlarken 609'uncu Filotillânın onbeş Spitfire'ı Stuka'ların üzerine pike yaparak beş tanesini düşürmüşlerdi.

Stuka'lar çok yavaştılar. Alman hava üstünlüğünün açık seçik ortaya çıkması gereken o «**Kartal günü**»nde edinilmiş olan acı tecrübe buydu işte. Bu 13 Ağustos kara bir gün olmuştu.

Albay Bülowius komutasındaki 1'inci Okul Filosu Stuka'ları izledi. Bu ikinci dalga da çetin ve ustalıklı bir direnişle karşılaştı. Stuka'lardan daha hızlı olan çift motorlu Ju 88'ler bulutlardan meydana gelen koruyucu perdeyi daha ustalıkla kullanabiliyorlardı. Fakat bu yüzden de hedeflerinin bir tekini bile göremiyorlardı. Bunlar Kraliyet Hava Kuvvetlerinin uçuş alanlarıydı.

Birinci gruba komuta eden Yüzbaşı Kern, onların yerine öbür hedeflere, Southampton'dan başlıyarak limanlara saldırmağa karar verdi. Nihayet yalnız altı Ju 88 önemli Middle Wallop Alanı'nı görebildi. Bu kesimin av uçakları komutanlığının merkezi buradaydı. Emrinde de dört filotillâ vardı. Fakat altı bombardıman uçağı böylesine geniş bir hedefle başa çıkamazdı. Verdikleri raporda «alanın kıyısında bulunan bir çadırlı ordugâhla hangarlara isabet kaydettiklerini» bildirdiler ama bunlar çabuk onarılan, çok önemsiz hasarlardı.

Oradan on kilometre uzakta, çok daha az önemli bir alan olan Andover, tersine, çok büyük hasara uğradı. Buraya on iki tane Ju

88 hücum etti. Fakat ne yazık ki hiçbir av uçağı yoktu orada. Hava da Alman pilotlara kötü oyunlar oynamaya devam ediyordu. Bunlar dişe dokunur bir şey bulabilirlerse mutlu sayıyorlardı kendilerini.

Aynı anda Kent Kontluğu'nda bir kez daha kıyasıya bir çarpışma oluyordu. General Lörzer'in 2'nci Hava Kolordusu İngiliz alanlarına saldırıyordu. 8'inci Kolordu'nun verdiği bir üçüncü grubun da katılmasıyla, iki Stuka grubu bu harekâta girişmişlerdi.

Orada, Calais ile Dover arasında uzanan dar bölgede, İngilizler tehlikeyi küçümsemişlerdi. Binbaşı Gotthardt Handrick'in komuta ettiği 26'ncı Avcı Filosu, İngiliz savunmasının birkaç uçağını silip süpürdü. Binbaşı Handrick'in bir özelliği de Olimpiyatlarda pentatlon şampyonluğunu kazanmış bulunmasıydı.

86 tane Stuka Ju 87, bir engelle karşılaşmadan yollarına devam ediyorlardı Saat 18,15'te hedefleri olan, Maidstone yakınındaki Detling Havaalanı üzerine geldiler. Birkaç dakika sonra Detling bir harabeydi. Pistler de bomba çukurlarıyla kalbura dönmüşlerdi. Hangarlar yanıyor, kara ve koyu bir duman yavaş yavaş göğe doğru yükseliyordu. Harekât merkez bürosunun tam ortasına bir bomba düşmüş, Mevki Komutanı ölmüştü. Almanlar geri dönerlerken harabolmuş ya da yanmış yirmi kadar uçak saydılar.

Yalnız bu işte anlaşılması güç bir nokta vardı. Detling, Avcı Uçakları Komutanlığına bağlı değildi. Kıyıları korumakla görevli deniz ve keşif uçaklarının havaalanıydı. Thames Nehri'nin denize döküldüğü yerin kuzeyindeki, av uçaklarının alanı olan Rochford

ise çok alçak bulutların altında gömülü kalmıştı. Burayı tahrip etmekle görevli Stuka grubu yolunu şaşırdı ve bombalarını atmadan geri döndü.

Akşam «**Kartal Günü**»nün bilânçosu yapıldı. Kötü havaya ve hücumun başlangıcının ertelenmesine rağmen, bin kadar avcı ile ikişer kişilik uçağın eşlik ettiği 485 Stuka ve bombardıman uçağı havalanmıştı. Dokuz tane düşman havaalanına hücum ettiklerini ileri sürüyorlardı, «beş tanesine de öyle büyük bir başarıyla saldırmışlardı ki bunların kullanılmaz hale geldikleri söylenebilirdi».

34 uçak kaybedilmiş olmasına rağmen Mareşal Kesselring'le Mareşal Sperrle memnundular. Fakat asıl büyük darbe bu değildi. Bütün birlikleri aynı anda savaşa sürebilmek için bir kez daha havanın düzelmesini beklemeleri gerekiyordu.

Manş'ın öbür kıyısında da 13 Ağustos bir başarı sayılıyordu. Gerçi üç havaalanı ağır hasara uğramıştı ama hiçbirinde av uçağı yoktu. Av Uçakları Komutanlığı'nın altyapısı sağlam kalmıştı. Ülkenin alınyazısı da bu örgüte bağlıydı.

Almanlar, İngiliz avcı uçaklarının havaalanlarının hangileri olduklarını bilmiyorlardı sanki. Bununla birlikte bir yılı aşkın bir süreden beri Alman Hava Kuvvetleri Haberalma Şubesi Başkanı Yarbay Josef Schmid akla gelebilecek bütün belgeleri ele geçirmiş uzun ve derin incelemişti. Filolarla grupların kurmay heyetlerine hedeflerin çok sayıda krokileri, orijinal plânları, haritaları verilmişti. Ayrıca İngiliz radyosu çok gevezeydi. Almanlar da onun tek kelimesini kaçırmı-

yorlardı. Uzun süredir şifreli adların gizli kapaklı yanı kalmamıştı; meselâ **«Charly three»**, Manston demekti.

Onun için İngiliz avcılarının nerede bulundukları, altyapılarının nerede oldukları biliniyordu. Onları savaşdışı etmek hava muharebesinin birinci amacı, başlıca amacıydı. Gel gelelim, başka alanlara akın yapılıyordu! Dahası var: kurmay heyetleri düşmanı büyük ölçüde hırpaladıkları şeklinde tatlı bir düşe kapılmış bulunuyorlardı.

Aslında **«Kartal Günü»**, avcı uçakları için bir dinlenme günü oldu. 12 Ağustosta Lympne, Manston ve Hawginge'e indirilen sert darbelerden sonra, İngilizler 13 Ağustosu uğurlu bir gün saydılar. Ne olmuştu? Alman uçaklarıyla yapılan düelloda yalnız 13 Spitfire ile Hurricane alevler içinde düşürülmüştü. Bu kayıp kolayca onarılabilirdi. Eğer herhangi bir terslik olmazsa, İngiltere'nin uzun boylu korkacağı bir şey yoktu.



**«Kara Perşembe»**

14 Ağustos, düşman avcı uçaklarıyla altyapılarının tahribi için başlıca çabanın yapılacağı gündü. Fakat berbat bir hava filo halinde harekâtta bulunmak şöyle dursun, grup halinde iş görmeye de olanak vermiyordu.

Yalnız ileri bir alan olan Manston, yeni bir ziyaret kabul etti: 210 sayılı deneme grubuna bağlı ikişer kişilik onaltı Alman uçağı birdenbire bulutların içinden çıkıverdi. Bir kez daha dört hangar alev aldı. Düşman savunmasına soluk aldırmamak için tek başlarına

akın yapan bombardıman uçakları İngiltere'nin güneyini hırpaladılar.

Ertesi günün daha öncekilerden farklı olacağını gösteren hiçbir belirti yoktu. 15 Ağustos perşembe günü Alman Hava Kuvvetleri Komutanlığı elindeki kuvvetlerin külli kısmını savaşa sokabileceğini aklından geçirmiyordu. Zaten hava ordularıyla kolordularının komutanları generaller o sabah Karinhall'de, Göring'in yanındaydılar. Fakat daha sabahtan hava düzelmeye başladı. Gökyüzü aydınlandı, bulutlar kayboldu.

Calais'nin güneyindeki Boningues'de (Boneng), 2'nci Hava Kolordusu'nun komuta postası önünde duran Albay Paul Deichmann şaşırmıştı. Gördüklerine hemen hemen inanamıyor, gözlerini kırpıştırarak güneşe bakıyordu. Sonra çabucak harekât dairesine koştu. Birkaç dakika sonra da ilk görev emirleri, komutasında bulunan birliklere ulaştı. Elinde bulunan talimata göre o gün de **«Kartal Günü»** için hazırlanan düzen işleyecekti.

Sonra Deichmann 2'nci Hava Ordusu'nun ileri komuta postasına gitti. Blanc-Nez Burnu yakınında, 104 rakımlı tepede kurulu bir yeraltı blokhavzı vardı, **«Kesselring Kutsal Dağı»** diye adlandırılmıştı.

Deichmann orada Yarbay Rieckhoff'la buluştu. Rieckhoff da tam o sırada Berlin'den emir almıştı emirde: **«Kötü hava nedeniyle bütün akınları durdurun,»** deniyordu.

Deichmann neşeli neşeli: «Çok geç!» diye cevap verdi.

İki subay blokhavzın üst katına çıktılar. Birlikler gökte yükselmişler, kuzey batıya

doğru yol alıyorlardı. Rieckhoff afalladı. Telefon etmek istedi. Hava Kuvvetleri Komutanlığı'na uçakları geri çağırması gerekip gerekmediğini soracaktı. Alman uçakları İngiltere kıyılarına ulaşana dek Deichmann onun elini tuttu. Rieckhoff çâresiz boyun eğdi, durumu Berlin'e rapor etti.

Öğle olmuştu. İki grup yirmi dakikadan beri İngiltere'ye doğru uçuyordu. Calais'de kendilerine eşlik edecek avcılara rastladılar. Şimdi de Lympne ve Hawdinge alanlarına akın yapıyorlardı. Çok hırpalanan Lympne iki gün süreyle kullanılmaz hâle gelecekti.

Bu saldırının İngiltere Savaşının en çetin günlerinin başlangıcı olup olmadığını ve Alman Hava Kuvvetlerinin işe dört elle sarılıp sarılmıyacağını kimse bilmiyordu henüz. Bütün bunlar hava koşullarındaki beklenmedik değişiklikten ileri gelmişti.

15 Ağustos günü öğleden geceyarısına dek 1.786 Alman uçağı İngiltere üzerine yayıldı. Alman Hava Kuvvetlerinin 8'inci Tarih Şubesi'nin yaptığı hesaba göre bu uçaklar aşağıdaki görevleri yerine getirmişlerdi: Bombardıman uçaklarıyla Stuka'lar 801, avcılarla ikişer kişilik uçaklar 1.149 çıkış yapmışlardı. Norveç'teki 5'inci Hava Filosu'ndan gelen 169 uçak bu hesabın dışındaydı.

Toplam olarak bir tek günün öğleden sonrasında 2.000'i aşkın çıkış yapılmıştı



Savaş sahnesi birdenbire kuzeye doğru yer değiştirdi. Saat 13,30'a doğru 5'inci Hava Ordusu'nun iki bombardıman filosu Orta İngiltere'ye Tune Nehri'nin denize döküldüğü

nokta ile Humber Nehri'nin denize döküldüğü nokta arasında saldırmak için Kuzey Denizi'ni aştılar. Bunlardan 26'ncı Filo Norveç'teki Stavanger'den, 30'uncu Filo da Danimarka'daki Aalborg'dan geliyordu. Bir gün önce akşam üstü Alman Hava Kuvvetleri Genelkurmayı atakça bir kararla onlara da İngiltere Savaşına katılma izni vermişti.

Alanlarının hedeflere uzaklığı 650 - 750 kilometre arasında değişmekteydi. Gidip sonra da dönmeleri gerekiyordu üstelik!

Seyir hatalarında, hedeflere hücumda, iniş ve kalkışta daima % 20 oranında bir yanılma payı gözönünde tutulur.

Muhakkak olan şuydu: Messerschmitt 109'lar İngiliz kıyılarına varmadan çok önce suya düşeceklerdi. **«Aslanlar Filosu»**nun He 111'leriyle **«Kartal Filosu»**nun Ju 88'lerine de tek motorlu avcı uçakları eşlik edemeyeceklerdi.

Almanların bilmedikleri bir şey vardı: İngilizler gerekli tedbirleri almışlardı. İngiltere'nin güneyindeki cehenneme dalmış bulunan onbirinci av grubunun kuzeyinde, onikinci ve onüçüncü grupla Iskoçya'ya kadar peşpeşe sıralanmışlardı. O zamana dek seyirci durumunda idiler. Şimdiyse sıra onlara gelmişti.

Saat 13,45'e doğru ilk hücum dalgasının 63 tane He 111'i, yâni 26'ncı Filonun birinci ve üçüncü grupları Newcastle'ın kuzeyinde İngiliz kıyılarına yaklaşıyorlardı. 4.500 metre yükseklikte uçmaktaydılar. İkiyüz metre aşağıda dağınık bulut kümeleri görüş şartlarını 6/10 oranında eksiltmekteydiler. Uçakları kıyıdan 40 kilometre ayırmaktaydı henüz. Bir-

denbire mikrofonlar canlandı. Uyarılar gökyüzünde karşılaşıyordu:

— **«Solda Spitfire'lar var!»**

— **«Güneş yönünde avcılar var!»**

O tehlikeli anda bombardıman uçaklarına Stavanger'de üslenmiş olan 76'ncı Filo'nun birinci grubundan 21 tane ikişer kişilik uçak eşlik ediyordu. Korumakla görevli oldukları uçakların 200 metre kadar üstünde uçuyorlardı, başlarında Yüzbaşı Restemeyer bulunmaktaydı. 10'uncu Hava Birliğinin Dinleme Bölüğü Komutanı olan Hartwich de onun yanındaydı. İngilizlerin dalga uzunluklarını bulmak, bunlara bakarak aldıkları savunma tedbirlerini anlamak ve kendi birliği için gerekli yön değiştirme, yükseklik v.b. gibi gerekli teknik sonuçları çıkarmak istiyordu. Fakat Hartwich gözlemlerinden hiçbir zaman yararlanamıyacaktı. Birinci Spitfire'lardan birisi birdenbire güneşin doğrultusundan çıkıverdi. Grup şefinin **Dora** adlı Me 110'una çullandı. Restemeyer bir eğri çizmeğe vakit bulamadan önce mermiler yağmaya başladı. Uçak da havada tam anlamıyla darmadağın oldu.

Yedek benzin deposu da isabet almıştı galiba

Gövdenin altındaki kocaman bir «karın»da bin litreye yakın benzin vardı. Kuzey denizi üzerindeki uçuştan sonra boşalmıştı ama bir montaj hatâsı yüzünden yerinden çözüp atmak mümkün olamamıştı. Bu deponun içinde kalmış olan hava ile benzin buharı da çok kolay patlıyabilen bir karışım meydana getirmişlerdi tabii. Bu «karın» Trondhjem ile Narvik arasındaki uzun yolculuklarda birçok

mürettebatın canına malolmuştu. Yüzbaşı Restemeyer ve Yüzbaşı Hartwich için de uğursuz oldu nitekim.

Bu zaferi 72'nci Acklington Filotillâsının Spitfire'ları kazandılar. Almanları kendisinden bin metre kadar aşağıda görünce, Yüzbaşı Graham:

— «Yüzden fazla bunlar yahu!» diye bağırdı.

İngilizler şaşkınlıkları arasında ikişer kişilik 35 Messerschmitt saydılar ama aslında bunlar 21 taneydi. Bu da anlaşılır bir şeydi. 40 dakika önce düşmanı keşfetmiş olan radar önce bunların sayısını 20, sonra 30 olarak tahmin etmiş, epeyce de daha güneyde bir yön göstermişti.

O günedek İngilizler o sıralarda çocukluk döneminden henüz çıkmış olan radarın bir yanlış yaptığını sanıyorlardı. Aslında ise bu yer belirlemesi doğruydu. Önce keşfedilen 26'ncı Filo değildi de düşman savunmasını aldatıp yanlış yöne çekme amacını güden ve Firth of Forth üzerine yalandan bir akın yapacak olan yirmi kadar deniz uçağı idi.

26'ncı Filonun hedefleri olan Dishfort ve Linton-upon-Ouse bombardıman uçağı alanları çok daha güneydediler. Fakat ne yazık ki seyir görevlisi bir yanlış yapmıştı: 120 kilometre daha yukarıya saldıran filo tam yalancı akın yapacak birliğin yolu üzerine düştü.

Bir çeyrek saat sonra 72 ve 79'uncu Filotillâların Spitfire'ları Almanlara her yandan hücum ettiler.

İkişer kişilik refakat uçakları toplam olarak altı uçak kaybettiklerini ve onbir İngiliz

uçağı düşürdüklerini bildirdiler. Bu sonuncu sayının şişirilmiş olduğu muhakkaktır. İki Me 110 isabet aldıktan sonra Kuzey Denizi'ni bir baştan öbür başa geçebildiklerine göre, Spitfire'ların çoğunun da aldıkları yaralara rağmen alanlarına döndükleri kuşkusuzdur.

Şu halde bu hava çarpışması, İngiliz bildirilerinin anlattıkları **«tavşan avı»** olmamıştır. İngilizlere göre Spitfire'lar tek bir uçak kaybetmedikleri gibi tek bir isabet de almamışlardı

Ara yerde 26'ncı Bombardıman Filosu yaptığı seyir hatasını düzeltmek için kıyı boyunca ilerlemeye başladı. İngiliz avcıları üstüste yaptıkları hücumlarla onları bombalarını şuraya buraya, özellikle de Newcastle ile Sunderland arasındaki liman tesisleri üzerine atmak zorunda bıraktılar. **«Arslanlar Filosu»** ise hedef olarak kendilerine gösterilen iki havaalanına ulaşamayacaktı.

30'uncu Stuka Filosu'na hiçbir avcı uçağı eşlik etmiyordu ama onun işleri daha yolunda gitti. Flamborough Head yakınında kıyıya yaklaştı, İngilizlerden kurtulmak için bulutlardan yararlandı, biraz sonra da 4'üncü Bombardıman Grubu'nun alanı olan Driffi eld üzerinde yine meydana çıktı.

Dört hangarla birçok başka yapı bombalar altında yıkıldı. Yerde oniki tane çift motorlu Whitley bombardıman uçağı alevlere yem oldu. İngiliz avcıları 50 tane Ju 88 üzerinden altı tanesini düşürdüler ama akını önleyemediler.

Norveç'ten başlıyan akın böylece sona erdi ve 5'inci Hava Ordusu'nun böyle büyük kuvvetlerle yaptığı ilk ve son akın oldu.

İkinci darbe güney bölgesine indirildi. **Arslan** ve **Kartal** filoları dönüş yolunu daha yeni tutmuşlardı ki radarlar yine alârm işareti verdiler. Belçika'da ve Kuzey Fransa'da başka Alman birlikleri saldırıya geçmek için toplandılar. Uyarmalar birbirini kovalıyordu:

— **«Ostende üzerinde 60 veya daha fazla uçak var.»**

— **«Calais üzerinde 120 veya daha fazla uçak var.»**

14,50 - 15,06 arasında 3'üncü Filonun Do 17'-lerden oluşan üç grubu Belçika'da Anvers - Deurne ve St-Trond alanlarından havalanarak Thames Nehri'nin güneyindeki havaalanlarıyla uçak fabrikalarına saldırdılar. Komodor Kont von Chamier-Glisczinki, Yüzbaşı Pilger'in komuta ettiği ikinci grubun başına geçti. Hedef: Doğru Londra'ya giden yol üzerindeki Rochester'di.

Önce Do 17'ler kararlaştırılan saatte Fransa kıyısındaki toplanma noktalarının üzerinde bulunacaklardı. Onların hayat sigortasıydı bu. Derken Me 109'lar göründü. Bu hızlı av uçaklarının faaliyet alanları sınırlı olduğundan denizin olasıya yakınına yerleşiyorlardı. Bombardıman uçaklarına Manş üzerinde yetiştiler ve koruyacakları birliğin iki bin metre kadar üzerinde mevzilendiler.

O yükseklikteyden serbest hareket ediyorlar, istedikleri gibi yer değiştirebiliyorlar, Messerchmitt'lerinin yetenekleriyle üstün hızından en çok yararı sağlıyorlardı. Ayrıca bombardıman uçaklarına saldıracak düşmanlara yukarıdan çullanabilmek gibi bir üstünlüğe de sahiptiler.

15 Ağustos günü öğleden sonra Binbaşı Galland'la 26'ncı Filonun üçüncü grubu refakat görevini yapıyorlardı. Ayrıca güney doğu İngiltere üzerinde serbest av harekâtında da bulunacaklardı. Galland kendi eliyle üç düşman uçağı düşürdü, grubu da peşpeşe yaptığı dört çıkış sırasında 18 zafer kazandığını bildirdi.

Handrick komutasındaki 26'ncı Filo'dan ayrı olarak Mölders komutasındaki 51'inci, Trübenbach komutasındaki 52'nci ve Mettig komutasındaki 54'üncü filoların başka grupları da havalanmışlardı. Serbest av harekâtı yaparak ya da bir bombardıman grubuna bağlı olarak ayrı ayrı yönlerden gelmişler, şimdi de hemen hemen aynı anda İngiltere üzerine doğrulmuşlardı.

Belirtilecek yerlerin bu kadar çok sayıda oluşu, Alman saldırısının «tablo»sunu yapmakla görevli İngiliz subaylarını şaşkına çevirmişti. Gerçi onbir av filotillâsı, yani yaklaşık olarak 130 Spitfire ile Hurricane havalanmışlardı ama birbirini tutmıyan emirler yüzünden tehdit altındaki bölgelerin üzerine dağılmışlardı. Her yerde de sayıca çok üstün Alman avcılarıyla karşılaşıyorlardı.

Sözgelişi 17'nci Filotillâ'ya bağlı Hurricane'lar Thames Nehri'nin denize döküldüğü bölge üzerinde uçarlarken Harwich'in kuzeyindeki Martlesham Heath'de bulunan üslerine dönmek için birdenbire emir alıyorlardı. Pilotlar daha uzaktan kocaman duman sütunları görmekteydiler. Ama iş işten geçmişti. Alanları ağır hasara uğramış, Almanlar da gözden kaybolmuşlardı.

Beri yandan 3'üncü Filo batı yönünde Kent

Kontluğu üzerinden uçuyordu. Güçlü bir avcı birliğince korunmakta olduğundan kimsenin kendisine sataştığı da yoktu. Yüzbaşı Rathmann komutasındaki üçüncü grup bir kez daha Eastchurch kıyılarına hücum etmekteydi.

Sonra sıra Rochester'e geldi. İkinci gruptan otuz tane Do 17 ve Albay von Chamier'nin komuta birliği birdenbire alan üzerinde homurdanmağa başladılar. Rochester bir avcı yuvası değildi ama bombalar hedefe isabet etti. Sıra sıra bombalar uçuş pistlerine düştü. Hangarları çökertti, uçakları tahrip etti. Dolu gibi yağan 50 kiloluk bombalar o yakınlarda bulunan bir fabrikanın üzerine de düştü. Son Do 17'ler de ayrıca montaj salonlarına sekiz tane tehirli bomba attılar.

Rapor: «Uçak motoru fabrikasına isabet kaydedildi. Büyük yangınlar ve koyu dumanlar görüldü...» diyecekti. Pilotlar geçen ilkbaharda yapımı biten modern endüstri topluluklarından biri olan Short fabrikasını ağır hasara uğrattıklarının farkında değillerdi.

Short **«Stirling»** tipi ilk dört motorlu uçakları yapıyordu. Bunlar bir kaç yıl sonra. Almanya'ya karşı korkunç bir stratejik savaşa girişeceklerdi. 3'üncü Filo'nun ikinci grubunun yaptığı saldırı da yedek parça stoklarını yoketti. Üretim bu yüzden birkaç ay gecikti.

Şimdiki halde öncelik hakkı bombardıman uçaklarında değil de av uçaklarındaydı. Alman Hava Kuvvetleri başlıyan muharebeyi, düşman avcı birliklerini büyük ölçüde güçsüzleştirmek şartiyle kazanabilecekti.

3'üncü Filo uzaklaştı. İngiliz savunması da bir an soluk aldı. İki saat boyunca hiçbir düş-

man uçağının yaklaştığını haber vermedi ki bu, 2'nci ve 3'üncü Alman Hava Orduları arasında örgütlenme ve işbirliği konusunda aksaklıklar olduğunu gösteriyordu.



Kesselring, Pas-de-Calais yakınındaki hedeflere saldırdı. 200 kilometre daha batıda Sperrle de emrindeki filoları İngiltere'nin güney kıyısı üzerine akın yapmaya gönderdi.

Harekâtın ağırlık merkezini Almanlar kararlaştırıyorlar; bazen şurada, bazen burada darbe indirebiliyorlar, boyuna hedef değiştiriyorlar, fakat bu taktik üstünlüğünü boşyere harcıyorlardı. Düşmanı sürekli olarak uğraştıracak yerde akınlarına ara veriyorlar, benzin ve cephane ikmalini yapması için gerekli olan zamanı ona bırakıyorlardı.

Saat 16,45'te 1'inci Eğitim Filosu'nun Ju 88'-leri Orléans'dan havalandılar. Birincisi Yüzbaşı Hozzel, ikincisi Yüzbaşı Eneccerus komutasındaki iki grup Bretanya'daki Lannion üzerinden geçti. Orada ikişer kişilik uçaklardan oluşan (Yarbay Vollbracht komutasındaki) 2'nci Filo ile (Yarbay Ibel ve Binbaşı baron Cramon Taubadel komutasındaki) 27'-nci ve 53'üncü avcı filoları da onlara katıldı. Saat 18'e doğru 200'ü aşkın uçaktan oluşan bu kocaman topluluk kollar halinde dizilmiş olduğu halde, İngiltere'ye doğru yöneldi. İngiliz radarları çoktan alârm işareti vermişlerdi ve onuncu ve onbirinci av gruplarının komutanları olan Hava Tümgeneralleri Brand ve Park hazırlıklarını rahat rahat yaptılar.

Alman birliklerine karşı İngilizler 170 ka-

dar avcı uçağı sürdüler. Tek bir seferde hiçbir zaman bu kadar çok av uçağını savaşa sokmamışlardı.

Alman havacıları da bunun etkisini hemen duydular.

Kıyamet koptuğu zaman 1'inci Filonun 4'üncü filotillâsının Komutanı olan Yüzbaşı Jochen Helbig İngiliz kıyısını farketmeye başlamıştı.

Bütün silâhlarıyla ateş eden Spitfire'lar yükseklerden hücum ettiler, Alman birliklerinin arasında dolaşmaya başladılar. Hızları inanılacak gibi değildi. Hemen hemen dikine yükseliyorlar, çabucak da atış durumuna geçiveriyorlardı.

Helbig umutsuzca Alman avcılarını arıyordu ama onlar da 2.000 metre daha yukarıda çarpışmaktaydılar. Kendilerinden hiçbir yardım beklenemezdi.

Hedefe doğru yola devam etmekten, saldırılara göğüs germekten ve öndeki mitralyözcüler birbirlerine yardım edebilsinler diye sıkıştırmaktan başka yapacak şey yoktu.

«Spit»ler bir kez daha göründüler. Bu sefer de ardçı uçaklara hücum ettiler. Bu durumda yapılacak işi seçmek diye bir şey yoktu. Ju 88'ler hücumları savuşturmak zorundaydılar, birlik dağılmaya başladı.

Bunun üzerine İngilizler uçakları tek tek avlamaya başladılar. Düşman avcılarından kaçıp kurtulacak kadar hızlı olması gereken Alman «hârika bombardıman uçağı» bir Spitfire'dan saatte 200 kilometre daha eksik hızla uçuyordu. İngiliz kanatlarına yayılmış sekiz mitralyöze karşılık da ön tarafında ancak tek bir mitralyözü vardı.

Ama yine de Yüzbaşı Helbig'le mürettebatını o zavallı silâh kurtaracaktı. Başçavuş Schlund düşmanın her yeni yaklaşmasını sâkin sâkin haber veriyor:

— «**Sağ geride Spitfire var, 400 metre, 300 metre, 200 metre...**» diyordu.

Ölümle göz göze olan bu adamın çelik gibi sinirleri vardı. Bekliyordu. Kendinden emin olan düşman atış durumuna geçmek için yaklaşıyordu. Bir «çalım atıp» kurtulmak için onun yeterince yaklaşmasını beklemek gerekti. Tek olanak, tek şans buydu...

Nihayet Schlund'un mitralyözü takırdamaya başlıyordu. Tam zamanın geldiğini sezmiş, düşmandan bir saniye önce davranmıştı ki bunun kesin bir önemi vardı.

Helbig bu işareti bekliyordu. Uçağını sağa kaçırmış, olasıya kapalı bir eğri çizmeye başlamıştı. Spitfire onu izliyemiyordu. Uzaklaşmakta olan Ju 88'in yanısıra gülle gibi boşluğa daldı. Schulund da ona birkaç mermi isabet ettirmekten geri durmadı. Avcı uçağından biraz duman çıktı, kendisi de hemen gözden kayboldu.

Helbig'in uçağı kurtulmuştu. «L 1» + «A M» idi bu, sonradan ün kazanacak olan bir «**Ju 88**»di. Akdeniz'de giriştiği çetin çarpışmalara rağmen bir uçuş saatini aşacak, olağanüstü dayanıklılığını ve sağlamlığını böylece ispatlamış olacaktı. Helbig de sonradan «**Junkers 88 hârika bir buluştur, dehşetli bir uçaktır, yeter ki insan onu iyi kullanmasını bilsin,**» diyecekti.

Fakat o 15 Ağustos 1940 günü filotillâsının hemen hemen tümünü İngiltere kıyısının

üzerinde kaybetti Onun dışında tek bir uçağın mürettebatı Fransa'ya döndü. İngiliz avcıları öteki beş taneyi düşürdüler. Helbig'in bağlı olduğu 1'inci Filo'nun birinci grubunun 15 uçağından yalnız üç tanesi hedefe ulaşabildi. Southampton'un kuzey doğusundaki Worthy Down uçakları limanıydı bu hedef. Geri kalan uçaklar serbestliyebilmek için bombalarını rastgele atacaklardı.

O gün bombardıman uçağının avcı uçağına ne kadar bağlı olduğunu bir kez daha gösterdi. İyi korunan bir bombardıman uçağı hedefin üzerine ulaşıyor, basarılar kaydediyordu ama düşman avcılarının zorlu bir saldırısına karşı duramıyordu. Bombardıman uçakları da bir kez dağıldılar mı, etkileri azalıyordu. Avcı uçaklarının kuvvetli korumasına ve eşliğine gittikçe daha çok ihtiyaç duyulacaktı.

15 Agustos muharebesi henüz sona ermemişti. Alman birlikleri güney yönünde henüz yeni gözden kaybolmuşlardı ki radarlar Manş üzerinde başka birlikler yakaladılar. Bu sefer akınlar daha iyi düzenlenmişti. İngiltere'nin güneyindeki korkunç muharebeden sonra birçok İngiliz filotillâları yere inmişlerdi ve 2'nci Hava Filosu'nun genel bir saldırısı çok güçsüzleşmiş bir savunmayla karşılaşacaktı. Fakat kendilerine bir düzine kadar avcının eşlik ettiği topu topu yüz uçak, Kent Kontluğuna saldırdı.

Saat 19,35'te 210 sayılı grubun Me 110'ları - ki muharebenin bu evresindeki en çok iş gören gruplardan biriydi - Dungeness yakınında İngiliz kıyısına yaklaştılar. 52'nci Filo'nun kendilerine eşlik etsinler diye yolladığı avcı-

lar geldiği sırada, onlar gözden kaybolmuşlardı bile. Tıklım tıklım bomba yüklü olan 15 Messerschmitt 110 ile 8 Me 109, yollarına devam ettiler. Londra'nın güneyindeki önemli bir hava limanı olan Kenley'e ilk defa olarak hücum edeceklerdi. Bir Do 17 grubunun hedefi de komşu kesimindeki bir posta olan Biggin Hill'di.

Rubensdörffer kendisini koruyacak avcıları göremeyince düşmanı aldatmak için büyük bir dolaşma yaptı ve kuzeyden gelerek Kenley'e saldırdı. Birdenbire de kendini Londra'nın güneyindeki dış mahallelerinin üzerinde buldu. Kendisini kimse görmeden geriye döndü. Ve, hesaplandığından daha çabuk olarak, hava limanı göründü. Me 110'lar dizi kolu düzenine girdiler, pikeye geçtiler. Hurricane'lar işe karışmak istediler ama pikede ağır Messerschmitt'ler daha hızlıydılar.

Bombalar yağıyor, hangarların içinde patlıyor, en azından 40 eğitim uçağını tahrip ediyordu. Aynı zamanda iyice gizlenmiş iki tane motor ve uçak fabrikasını da dövüyorlar, alanın kıyısındaki bir havacılık elektroniği fabrikasında ağır hasarlar meydana getiriyorlardı.

Fakat bütün bunlar Kenley'de olup bitmiyordu. Rubensdörffer hedefini şaşırmıştı. Bombaladığı yer, Londra'nın güneyindeki Croydon'du.

Oysa Hitler Londra'ya hiç değilse şimdilik hücum edilmemesi için kesin emir vermişti. Bütün Alman haritalarının üzerinde Büyük Londra çevresi yasak bölge olarak gösterilmişti. Dehşetli öfkelenen Göring, sorumluları harp divanına vermek istedi.

Daha bombalar yeni atılmıştı ki 11'inci Filotillânın Hurricane'ları saldırganların enselerinde bittiler. Sonuncu Me 110'a isabet kaydetmek için Filotillâ Komutanı Thompson'un bir düğmeye basmaktan başka yapacağı iş yoktu. O da öyle yaptı. Kanat parçaları etrafa dağıldı, sol motor da parçalandı. Pilot yine de yere inmeyi başardı. Mürettebat tutsak edildi.

Öbür ikişer kişilik uçaklar kaçmak için fırsat kollayarak halka oldular. Hurricane'lar duraladılar Herhalde ikişer kişilik uçaklara eşlik etmekte olan Me 109'ları görmüşlerdi çünkü. Aslında ise deneme grubunun 3'üncü filotillâsıydı bu, hep en sonra akın yapardı. Onun bombaları da Croydon üzerine düştü, sonra bir saniye içinde Me 109'lar yine avcı uçağı oluverdiler. Croydon'daki 3'üncü, Biggin Hill'deki 32'nci olmak üzere iki Hurricane filotillası onların üzerlerine atılmıştı bile

Teğmen Hintze'nin Me 109'ları için bu kadarı da fazlaydı. Onlar da halka oldular ve ikişer kişilik uçakların halkasına katılma çâresini aradılar. Nihayet Rubensdörffer bir açıklık gördü.

Harekât raporu şöyle diyor: **«Onunla birlikte kurmay heyetinin dört uçağı da çok alçaktan uçarak dönüş yolunu tuttular. Sis yüzünden de gözden kaybettik onları.»**

Deneme Grubu'nun Komutanı olan Yüzbaşı Walter Rubensdörffer hiçbir zaman geri dönmedi. Henüz İngiliz toprağının üzerinde bulunduğu sırada «Spit»ler onu yakaladılar. Çarpışma kısa sürdü.

Bu «Kara Perşembe» günü Grup 6 Me 110

ve 1 Me 109 kaybetti. İkişer kişilik uçaklar da yanlarında sahici avcılar olmadıkça tehlikeyi göze almadılar artık.

Kenley'in yerine Croydon, kıyıdan daha uzakta olan Biggin Hill'in yerine de West Malling ağır hasar gördü. Fransa'ya doğru kaçan Alman hava birliklerinin çevresinde başlıyan son çarpışmalarla da genel saldırının üçüncüsü olan o 15 Ağustos günü sona erdi. Birçokları için o gün, bütün İngiltere savaşının en çetin günü olacaktı.

Kayıpların önemiyle kazançların önemi neydi? İngilizler harıl harıl sayıları topluyorlardı. Sonunda yayınladıkları bilgiler ise hayret vericiydi: 182 Alman uçağı muhakkak olarak düşürülmüş, 53 başka uçak da muhtemel olarak kaybolmuştu.

Alman birliklerinin savaş jurnallerinde 15 Ağustos günü için 55 uçağın eksik olduğu yazılıdır. Çoğu bombardıman uçaklarıyla ikişer kişilik uçaklardan meydana gelen bu kayıplar terazinin gözünde daha şimdiden epey ağır basmaktaydı.

Alman Komutanlığı da sayıları şişiriyordu: 111 İngiliz uçağı muhakkak, 14 başka uçak da muhtemel olarak düşürülmüştü! İngilizlerin verdikleri resmî sayı ise 34'tü.

Fakat bu sonuncu sayı aldatıcıdır. İngilizlere göre bir uçak ancak düşüp yere çakıldığı ya da denize düşüp battığı zaman kaybolmuş sayılır. Bir pilot zorunlu iniş yapar da uçağın önemli parçaları kullanılabilir halde kalırsa uçak onarılabilir sayılıyor ve kayıp listesinde yer almıyordu.

Bununla birlikte Alman pilotu bunu kazan-

dığı zafer olarak gösteriyordu. Objektif bakımdan ise İngiliz uçağı eksik sayılırdı ve hiç değilse gelecek akına katılmıyacaktı. Birkaç gün ya da birkaç hafta sonra onarım atelyesinden çıktığında da yenileştirilmiş sayılacaktı.

Aslında Mareşal Dowding kaygılıydı. Bu kıyasıya savaşta Av uçakları komutanlığı endüstrinin üretebileceğinden daha çok avcı uçağı kaybediyordu. Oysa aylardan beri bu endüstri tam randımanla çalışmaktaydı.

Başbakanlığa atanmış olan Churchill 14 Mayısta İngiliz basınının büyük patronlarından Lord Beaverbrook'a Havacılık Üretim Bakanlığı'nı vermişti. Beaverbrook askerî bürokrasiyi ıslâh etti. Basın imparatorluğunu kurma olanağını kendisine sağlıyan yöntemleri kullanarak üretimi ok gibi yükseltti. Birçok hava mareşalinin direnişine aldırmıyarak av uçakları yapımına mutlak bir öncelik tanıdı.

Ayda dörtyüz kırk ile dörtyüz doksan avcı uçağı üretimini başardı ve Alman hava akınlarına rağmen bu sayılar azalmadı.

Almanya'da ordunun tek avcı uçağını üreten Messerschmitt Haziranda 164, Temmuzda 220, Ağustosta 173, Eylülde de 218 uçak teslim etmişti.

Alman Hava Kuvvetlerinin sözde üstünlüğü nerde kalmıştı öyleyse? Savaşın en civcivli aylarında bu kuvvetler Kraliyet Hava Kuvvetlerine göre yarı yarıya daha eksik avcı uçağı alabiliyordu. Hedefi «düşman av uçaklarını savaşdışı etmek» idi. Bu hedefe nasıl ulaşacaktı?

Ama yine de bu amaca ulaşacak değil miydi? 16 Ağustosta, iki gün önce akşam üstü zaten hücuma uğramış olan West Malling, yine saldırıya ugradı. 76'ncı Filo'nun üçüncü grubunun Do 17'leri öyle büyük hasarlar yaptılar ki dört gün süreyle kullanılamaz hale geldi. Öğleden sonra sıra önemli bir hava limanı olan Tangmere'e geldi. 2'nci ve 51'inci Filo'nun Ju 87 ve Ju 88'leri burayı hallaç pamuğu gibi attılar. Ondört İngiliz uçağı tahrip edildi ya da ağır hasara uğratıldı. Bunların arasında 7 Hurricane ile 6 Blenheim bombardıman uçağı da vardı.

Görünüşe göre Churchill, Av Uçakları Komutanlığı'nın zafer sayılarına pek inanmıyordu. Hava Kurmay Başkanı'na yazdığı mektupta da bunu gizlemiyor ve şöyle diyordu:

**«Ülkemiz üzerindeki savaşın sonuçlarını incelerken kendi kayıplarımızı da gözden uzak tutmıyalım. Dün gece 7 ağır bombardıman uçağı kaybettik, ayrıca çoğu Tangmere'de olmak üzere 21 uçak da yerde tahrip edildi ki toplam olarak 28 uçak eder. Bu 28 uçağa düşürülen 22 avcı uçağımızı da eklersek o gün (16 Ağustos) için 50 uçak kaybettiğimizi görürüz. Bu ise Almanların uğradıkları 75 uçaklık kayıba bambaşka bir anlam kazandırır...»**

Oysa Alman birlikleri gerçekte yalnız 38 uçak kaybetmişlerdi.

Hava bir kez daha İngilizlerin yardımına koştu. Yalnız 2'nci Hava Ordusu'nun kesiminde Debden, Duxford, North Weald ve Hornchurch gibi önemli hava limanları Tangmere'in âkıbetine ugramaktan ancak kendi-

lerini örten bulutlar sayesinde kurtulabildiler.



18 Ağustos Pazar günü muharebe yeniden başladı.

Tuğgeneral Fröhlich komutasındaki 76'ncı Bombardıman Filosu pike ve yatay olmak üzere, Kenley ve Biggin Hill havaalanlarına karşı pike ve yatay olmak üzere bir seri kombine akınlar yaptı. Her zaman olduğu gibi bombaların açtıkları çukurlar pistleri kullanılmaz hale getirdi. Hangarlar yandı, binalar yıkıldı ve içinde subayların av uçaklarının hareketlerini yönettikleri salon ilk kez olarak işleyemez hale geldi.

Burası İngiliz savunmasının can damarıydı. Fakat Almanlar böylesine önemli genel karargâhların yeraltındaki blokhavzlarda bulundukları kanısındaydılar. İngilizlerin bunları hemen hemen korumasız olarak hava limanlarının orta yerine kuracakları kimsenin aklına gelmiyordu. Onun için Almanlar bunları bir rastlantı sonucu, önceden bir plân hazırlamaksızın bombalamışlardı.

18 Ağustos da Stuka'ların büyük günü oldu. Dört tane Ju 87 grubu Gosport, Thorney Island ve Ford hava limanlarıyla İngiltere'nin güney kıyısındaki Poling Radar İstasyonu'na saldırdılar. 152'nci Filotilla'nın Spitfire'leriyle 43'üncü Filotillanın Hurricane'ları Alman uçakları geriye dönmek için daha toplanmadan önce onların yolunu kestiler. Uğradıkları kayıplar ağır oldu; von Richthofen'in söylediğine göre **«bir Stuka grubu adamakıllı hırpalandı.»**

Bu 77'nci Filo'nun birinci grubuydu. 28 uçaktan on ikisi geri gelmedi, altı uçak da öyle ağır hasara uğradı ki Fransa'ya büyük güçlükle varabildi. Grup Komutanı olan Yüzbaşı Meisel öldü. Başka grupların da uğradıkları kayıplarla birlikte Alman Hava Kuvvetleri 18 Ağustos günü otuz kadar pike bombardıman uçağı kaybetti. Elde edilen sonuçlara göre çok ağır bir bedeldi bu. Stuka'ların bu cehennemden geri çekilmeleri gerekiyordu.

Ertesi gün tam öğle üzeri Hava kolordularına komuta eden generallerle ordu komutanları bir kez daha Göring'in yazlık köşkü Karinhall'de toplandılar. Göring hoşnutsuzluğunu gizlemedi. Kesin sonucun üç günde alınması gerekirken muharebe uzayıp gidiyordu. Birtakım hatâlar yapılmış, bu da boşu boşuna bir takım kayıplara yol açmıştı. Harekâtı daha iyi hazırlamak çok gerekliydi. Göring:

— «Savaş gücümüzü yitirmememiz, birliklerimizi korumamız gerek,» dedi.

Bunun için de bombardıman uçaklarına eşlik eden avcıların sayısı arttırılacaktı, avcılar daha önce yola çıkarak gökyüzünü tarayacaklardı. Başka av uçakları da alttan, üstten, yanlardan uçarak bombardıman uçaklarını koruyacaklardı. Yine av uçakları Stuka'lar doğruldukları sırada onların güvenliğini sağlamak için, pikeyle hücuma geçtikleri sırada bunlara eşlik edeceklerdi.

Av uçaklarının komutanları kaşlarını çatarak: **«Bu da nesi?»** gibilerden bakıştılar. Bu kadar çok sayıda uçak nereden bulunacaktı? Uçabilecek haldeki uçakların sayısı her gün

azalıyordu. Bu yeni direktiflere uyabilmek üzere komutanların ellerinde her bombardıman uçağı için dörder, beşer av uçağı bulunması gerekiyordu. O zaman da serbest av uçuşları için, düşmanı gökyüzünde yoketme olanağını sağlıyacak kesin muharebe için ne kalacaktı elde?

Başlıca hedef yine eskisi gibi «bombardıman uçaklarımızı hareket serbestliğine kavuşturacak biçimde düşman avcılarını güçten düşürmek» idi. Fakat tutulacak yol neydi?

Von Richthofen günlüğünde toplantının vardığı sonucu şöyle özetliyor:

«**Her zamanki mızmızlığı bırakmak, İngiltere'ye karşı bambaşka, ve enerjik davranmak gerek**...»

Enerjik davranmak mı? Tabii.

Bambaşka davranmak mı? Muhakkak.

Ama nasıl?



## Avcılara karşı girişilen taarruz

Alman Hava Kuvvetleri Komutanlığının aldığı ilk tedbirlerden biri yüksek rütbedeki personeli değiştirmek oldu. Yaşlı filo komutanları *hemen aynı anda açığa çıkarıldı*. Yerlerine de birçok başarılar kazanmış pilotlar, genç yaşta insanlar getirildi. Göring filo komutanlarının en önde savaşmalarını ve ast'larına «parlak bir örnek» vermelerini istiyordu. Buna göre Hava Kuvvetlerinin kendi değeri üzerinde kuşkuya kapılmış bulunuyor demekti. Çünkü savaşabilecek durumdaki 60 80 uçaklık bir filo önemli bir birliktir ve yal-

nız fazla gözüpek bir kişiye ya da keskin bir nişancıya emanet edilemez.

Bununla birlikte böyle bir sorumluluğu yüklenecek olan delikanlılar bir sınavdan da geçmiş olacaklardı. Bunların verdikleri örnek yürekleri tutuşturuyordu. Filolar en büyük sayıda zafer kazanabilmek için birbirleriyle yarışıyorlardı. Binbaşılar Mölders, Galland, Yüzbaşılar Lützow, Trübenbach, Trautlof Ağustos sonundan itibaren göreve başladılar. Sonra sıra Binbaşı Schelmann'a, Binbaşı von Maltzahn'a geldi.

Bunun üzerine muharebe her gün daha da çetinleşti. 31 Ağustos sabahı Alman filotillâları peşpeşe Dover'deki balon barajlarına saldırdılar, 50'den fazlasını düşürdüler. Büyük çarpışmanın kesin günlerinden birinin başlangıcı olan bu alevli ve dumanlı işaret tâ uzaklardan, Belçika'dan, Fransa'nın kuzeyinden görülüyordu.

Alman Hava Kuvvetlerinin bir haftadan beri İngiliz uçuş alanları olan Kenley'i, Redhill'i, Biggin Hill'i, West Malling'i, Delting'i ve Londra'nın doğusunda Gravesend'i, kuzey doğusunda da Hornchurch'ü, Rochford'u, North Weald'i, Nebden'i tekrar tekrar bombalayarak girişdikleri hareketin en üst noktasıydı (9,10 , 11 numaralı haritalara bakınız)

Şimdi genellikle 15-20 bombardırman uçağından oluşan gruplar ayrı ayrı akın yapıyorlardı ama her bombardıman uçağı için üç av uçağı hesabıyla tam mevcutlu avcı filoları onlara eşlik ediyorlardı.

Sabahleyin 11'inci Avcı Filosu'nun genel karargâhı olan Debden'e akın yapıldı. Bunun görevi İngiltere'nin kuzeyi ile Londra'yı,

«dünyanın en büyük hava hedefini» 22 avcı filotillâsıyla savunmaktı.

Fakat en etkili akınlar öğleden sonra yapıldı. Albay Fink'in 2'nci Bombardıman Filosu iki kola ayrıldı. Sağdaki, 4 filotillânın yâni toplam olarak 70 İngiliz av uçağının toplanmış oldukları Hornchurch'ün üzerine çullandı. Aralarında üç tanesi gökyüzünün bir yerinde dövüşüyorlardı ama 54'üncü Filotillâ yedeğe alınmış, alanın üzerinde düzgün bir biçimde sıralanmıştı. Birdenbire hoparlörde bir kurmay subayının heyecanlı sesi çınladı:

— **«Havalanın! Hemen havalanın!»**

Av Uçakları Komutanlığı'nın çapraşık bir işleyişi vardı. Radarları kıyıdaydı. Masaların üzeri çoğu zaman gelen ve ayıklanması gereken bilgilerle dolup taşıyordu. Alman birlikleri de kimi zaman gözden kaçıyorlardı tabiî.

İşte şimdi de Do 17'ler Hornchurch'ün üzerindeydiler. İngiliz pilotlarının çoğu onlar gelmeden birkaç sâniye önce havalanmayı başarabildiler, fakat Yüzbaşı Al Deere'in birliği yerdeydi hâlâ.

Üç uçağı yerde ilerliyor, birbirlerine engel de oluyorlardı. Deere'in kendisi bile gidiş yönü kendisine dikey olan arkadaşlarından birine çarpmamak için gazı kesmek zorunda kaldı. Derken üzerlerine bir bomba yağmuru yağmaya başladı. Bu hali görenlerden hiçbiri daha sonra olup bitenleri unutamıyacaktı.

Deere çevresine isabet eden bombalara aldırmadan havalandı. Daha yerden birkaç metre yüksekteyken korkunç bir patlama

onu kaldırdı, sonra devirdi. Fakat Spitfire içinde Deere de olduğu halde, yerden ancak bir metre yükseklikte uçmaya devam ediyordu. Toprak ve çamur parçaları kasırga gibi döne döne ön cama, kendi yüzüne yapışıyordu.

Derken bir hızar makinesininkini andıran keskin bir gıcırtı işitildi. Spitfire ilkin yardımcı kanatlarıyla, sonra da galiba bütün gövdesiyle yeri çift sürercesine kazdı. Son bir kez ters döndükten sonra alev bile almadan durdu.

Kanadı kırılan bir başka Spitfire, Deere'in uçağının yakınlarında yere çakıldı. Asteğmen Edsell güçlükle uçaktan çıktı, iki bacağı incinmişti, sonra Deere'in parçalanmış uçağına doğru yürüdü. Deere ne ölmüştü, hattâ ne de ağır yaralanmıştı. Uçağından çıkmağı bir türlü başaramıyordu, hepsi bu kadar. İkisi de vargüçlerini birleştirerek kabinin kapağını kaldırdılar. Epey sarsıntı geçirmişlerdi, yara bere içindeydiler. Şimdi de bütün Hornchurch'ü kaplamış bulunan kara dumanların içinden geçiyorlardı.

Ertesi gün üçü de yedek uçaklara atladıkları gibi savaşa devam ettiler. İngilizlerin nihayet Alman saldırılarına nasıl karşı koyduklarını bu inat da gösterir. Önemli olan, pilotların hayatta kalmalarıdır. Uçak kayıplarına gelince, arttırılan üretim bunların yerine hemen yenilerini koyma olanağını sağlıyordu.

Biggin Hill, Hornchurch'e göre daha da ağır hasara uğramıştı. Av uçaklarının korumalarına rağmen bir gün önce üç akına hedef olmuştu. 50 kiloluk bombalar hangarları, atelyeleri, sığınakları ezmişlerdi. Bu akınla-

rın sonuncusunda hepsi de İngiliz havacıları olan 60'ı aşkın insan ölmüş veya yaralanmıştı. Elektrikten, havagazından, sudan yoksun kalan Biggin Hill'in dünya ile ilgisi de kesilmişti.

31 Ağustos günü 2'nci Bombardıman Filosu'nun sol kolu yine o alana akın yapacaktı. O güne dek sağlam kalan birçok binalar patlamaların gücü yüzünden yıkıldılar. Yangınlar genişledi. Özellikle her zaman dopdolu olan harekât merkez bürosuna bombalar düştü. Bu salondaki kurmay subayları her av pilotuyla temas halinde bulunuyorlar, kadın yardımcılar bütün bilgileri telefonla topluyorlar, durumu gösteren büyük harita da orada bulunuyordu.

Salondakiler ilkin Alman motorlarının derinden gelen uğultusunu duydular. Gürültü yavaş yavaş büyüdü, bütün öteki gürültüleri bastırdı, bunu bombaların ıslıkları izledi. Patlamalar yakınlaştı, birkaç saniye sonra da binanın tümü kulakları sağır eden bir çatırdıyla sarsıldı, duvarlar yıkılır gibi oldu. Salon birdenbire karanlıkta kaldı, hava basıncı yüzünden kanatları yerlerinden kopan kapılardan içeriye duman girmeye başladı. Sersemleyen kadınlarla subaylar açık havaya çıktılar. Bomba onlardan birkaç metre ötede, haberalma subaylarının bürosunda patlamıştı.

Artık ne telefon, ne teleks ne başka bir haberleşme âleti kalmamıştı. Şebeke zaten yeni kurulmuştu. Kenley'in komutanı, Biggin Hill' in durumu üzerinde bilgi edinmek için Bromley'in komuta postasını aradı. Almanlar oraya da uğramışlardı, hiç cevap çıkmadı. Nihayet, âdeta kör olan filotillâlara Biggin Hill'e

değil de Kenley'e inmelerini bildirmek üzere onları hangi frekanstan arıyacağını öğrenmek için bir irtibat ajanı gönderdi.

İrtibat ajanı döndüğünde: **«Biggin Hill bir mezbahayı andırıyor,»** dedi.

Alanları üzerine bombalar yağarken 72'nci Filotillânın Spitfeire'ları ile 79'uncu Filotillânın Hurricane'ları başka Alman gruplarının yolunu kesmek için biraz daha güneyde çarpışıyorlardı. Bu iki birlik «sâkin kuzey»den geliyorlardı. 72'nci Filotillâ bitkin arkadaşlarından nöbeti devralmak ve çok yıpranmış olan uçakları değiştirmek için daha o sabah Biggin Hill'e gelmişti.

Herhangi bir İngiliz filotillâsı ya pilot sayısının azalması, ya da mürettebatın sinir çöküntüsüne uğramak üzere oluşları dolayısiyle gittikçe daha sık olarak iş göremez hâle geliyordu. Hava Tümgenerali Park'ın 13 Ağustosta **«Kartal günü»**nün saldırılarına karşı koymak için kullandığı filotillâlardan birkaç tane kalmıştı. Bunların yerine de kuzey İngiltere'deki taze birlikleri getirmek istemişti.

Bu açıdan bakılınca, İngiliz Av Uçakları Komutanlığı'nın başvurduğu biraz acayip taktik açıklığa kavuşmuş olur. Komutanlık, Kuzeyde - 15 Ağustos gününün dışında - kimsenin hiçbir zaman hücum etmediği yirmiyi aşkın filotillâyı hep hazır tutuyordu. Bitkin hâle gelen filotillâlar orada dinleniyorlar, bir yandan güç kuvvet toplarken öbür yandan da yeni pilotların eğitimini sağlıyorlardı.

Alman avcı birliklerinde de yıpranma kendini duyurmaya başlıyordu. Her uçak günde beşe kadar varan görev yapmaktaydı. Boyuna İngiltere'nin yolunu yeniden tutmak, ora-

dan da son damla benzin bitmeden, vaktinde dönme zorunluğunun işkenceli kaygısıyla yüreği burkularak geri gelmek gerekiyordu.

3'üncü Avcı Filosu'nun birinci grubundan Teğmen von Hahn: **«İçimizde uçağı mermilerle kalbura dönmeyen, ya da pervanesi artık hareketsiz kalmıyan, denize zorunlu iniş yapmıyan pek az arkadaş vardı,»** diye yazıyordu.

54'üncü Filo'nun üçüncü grubundan Asteğmen Helmuth Ostermann da şu açıklamaları yapıyordu:

**«İngiltere üzerinde yapılan bu sürekli görevlerin yol açtığı gerilimin etkilerini hissediyorduk. Pilotlar ilk olarak nöbet değiştirmekten, daha sakin bir kesime gönderilmekten sözetmeye başlıyorlardı.»**

Ostermann İngiltere Savaşı'nın çetin okulunda pişip tecrübe kazanmış genç av pilotlarından biriydi. Hem bombardıman uçaklarına eşlik ederek, hem Manş denizinde Londra'ya dek uzanan bölge üzerinde serbest av uçuşları yaparak faaliyet gösteren 54'üncü Avcı Filosu'nda 1940 yılının Ağustos ve Eylül aylarında çalışmıştı. Şunları anlatıyor:

«Çatışmanın tam orta yerinde buldum kendimi. Fakat bütün grup kaynıyordu. Birliklerin hiçbirinde bir tutarlılık, bir uygunluk yoktu. Spitfire'lar çok kullanışlıydılar. Tam anlamıyla cambazlık yapıyorlardı. Peşpeşe yükselip alçalıyorlar, daireler çiziyorlar, yukarıdan bir ağır makineli yaylımı yaparak bizi şaşkına çeviriyorlardı. Çok ateş ediliyordu ama hedefe seyrek olarak isabet kaydediliyordu. Fransa'da yaptığım çarpışmalardakinin tersine olarak çok sâkin hissediyordum

kendimi. Ateş etmeksizin, iyi bir duruma geçmeğe çalışıyordum boyuna. Ayrıca arkama da dikkat ediyordum.»

Fakat manevra birkaç kez başarısızlığa uğruyordu. Ostermann uygun bir masefaye gelmeden önce, düşmanı kaçıp kurtuluyordu. Derken altında bir Spitfire'ın kovaladığı bir arkadaş görüyordu:

«Hemen tam gazla ileriye atılıyor, İngilizin 200 metre kadar arkasında buluyordum kendimi. İçimden. **(Sâkin ol! Daha ateş etme! Mesafe hâlâ büyük!)** diyordum. Tam hızla gidiyordum ama yavaş yavaş yetişebiliyordum ona. Aramızda topu topu 100 metre kalıyordu. Spitfire'ın kanatları nişangâhımı dolduruyordu. İngiliz birdenbire ateşe başlıyor önündeki Messerchmitt de yana kaçıyordu. Ben de sâkin sâkin tetik düğmesine bastım. O sola kıvrıldı, ben de izledim. Birdenbire büyük bir alev yükseldi, uçak peşinde uzun, kurşuni bir duman sorgucu bırakarak kıyının tam önünde, denize inmeğe başladı...»

Ostermann'ın ilk zaferiydi bu. 1942'de kendisi de Rusya'da düşene dek o başarıyı 101 tane başka zafer izliyecekti.

Manş Deni'zinin Fransız kıyısındaki Wissant'da bulunan komuta postasından, General Theo Osterkamp Alman Hava Kuvvetlerinin savaşa sürebildiği av uçaklarının harekâtını yönetiyordu.

2'nci Hava Kolordusu Komutanı olan General Bruno Lörzer kendi görüşünü kabul ettirmişti nihayet: Hava Kuvvetleri gücünü dağıtmak gibi bir şeyi göze alamazdı. Başlıca çabanın gösterileceği nokta güney İngiltere-ve Londra kesimiydi. Orada bombardıman

uçakları kendilerinden iki üç kat üstün sayıda avcı refakatinden yararlanacaklardı. Mareşal Sperrle'nin 3'üncü Hava Ordusu gece akınlarında uzmanlaşıyordu. Bunlar avcı desteği olmadan da yapılıyordu ama sonuçlar pek o kadar parlak değildi.

31 Ağustosta Me 109 ve 110'lar Hornchurch, Biggin Hill v.b. alanlara akın yapan 150 bombardıman uçağını korumak için toplam olarak 1.301 çıkış yaptılar.

İngiliz av uçakları da çıkışlarını arttırıyorlardı. O gün 978 çıkış yapmışlardı. Fakat Spitfire'larla Hurricane'lar seyrek olarak Alman bombardıman uçaklarına yaklaşıp onları hedeflerine ulaşmaktan alıkoyabilmişlerdi. Her yerde avcıları karşılarında buluyorlardı. Messerschmitt'lere karşı giriştikleri çarpışmalara boyuna yeniden başlamak zorundaydılar. İçlerinden otuz dokuzu düşürüldü. Kraliyet Hava Kuvvetlerinin resmen açıkladığı en yüksek kayıp budur.

Aynı gün Alman Hava Kuvvetleri de 32 uçak kaybetti. Savaş en yüksek noktasına ulaşmıştı. Terazinin ya bir yana, ya öbür yana doğru eğilmesi gerekiyordu.

Bununla birlikte avcı kuvvetlerinin Başkomutanı olan Mareşal Dowding karşılıklı kuvvetler arasında dengeyi kurmak için İngiltere'nin merkeziyle kuzeyindeki filotillâları çağırmaya karar veremiyordu. Hava Tümgenerali Park'ın 11'inci Av Filosu bu korkunç fırtınaya tek başına göğüs germekteydi. Savaşa son yedeklerini sürme vaktinin henüz gelmediğini düşünüyordu herhalde.

Beri yandan, kayıplar da korkunçtu. Resmî sayılara göre Ağustos ayı içinde 390 tane Spit-

fire ile Hurricane düşürülmüştü. Ayrıca 197 uçak ağır hasar görmüştü.

Aynı dönem içinde Almanların yalnız İngiltere'de değil, işgal altındaki toprakların tümü ve Almanya üzerindeki kayıpları ise 231 uçakla ağır hasar görmüş 80 uçaktan ibaretti.

Ortalama olarak Almanların kaybettikleri bir av uçağına karşılık İngilizler iki av uçağı kaybediyorlardı. Ortada bu işe şüphe ile bakanlar olmakla birlikte iki düşman da kurbanlarının sayısını abartıyorlardı. Alman Orduları Başkomutanlığı'nda Hava Kuvvetleri Şubesi Başkanı baron von Falkenstein şunu belirtiyordu:

«Hava egemenliğini ele geçirmek için yapılan muharebede Kraliyet Hava Kuvvetleri 8 Ağustostan beri 1.115 av ve 92 bombardıman uçağı, Alman Hava Kuvvetleri ise 252 av ve 215 bombardıman uçağı kaybetmiştir. Fakat bu İngiliz uçaklarının birçoğunun çabucak onarıldıkları söylenebilir.»

Vardığı sonuç da doğruydu:

«İngiliz avcı kuvvetleri ağır kayıba uğramıştır. Hava iyi gider de Eylül ayında da saldırılarımızı sürdürebilirsek şöyle bir tahmin yapabiliriz. İngiliz avcı kuvvetleri öylesine güçsüzleşecektir ki biz bu sayede fabrikalar ve liman tesisleri üzerine yaptığımız akınları büyük ölçüde arttırmak olanağını bulabileceğiz.»

İngiltere'nin kilitli kapısı dayanmaya devam ediyordu ama herşey bunun yakında lâçka olacağını göstermekteydi. Londra kesimindeki hava limanları üzerine yapılan saldırılar birbirini kovalıyordu. İngiliz başken-

tinin üzerinde her gün kıyasıya hava çarpışmaları cereyan ediyordu.

Maraşal Dowding şöyle diyor:

— «Eylül başında kayıplarımız öylesine yükseldi ki taze filotillâların daha değiştirilmesine vakit kalmadan bunlar savaşa devam edemez duruma düşüyorlardı. Boşlukları doldurmak için yeterince pilot kalmamıştı artık.»

Aslında eksikliği duyulan, uçaklar değildi de pilotlardı. Almanların uçakları düşürülen pilotları paraşütle atlayınca tutsak ediliyorlardı. Buna karşılık paraşütle atlıyan İngiliz pilotları kurtularak yine savaşa sürülüyorlardı. Ama yine de İngiliz Komutanlığı'nın en büyük kaygısı, pilot sayısındaki bu azalmaydı.

Churchill'e göre 24 Ağustos - 6 Eylül arasındaki ondört gün içinde, yâni büyük Alman saldırısının en civcivli döneminde 103 İngiliz av pilotu ölmüş, 128'i de ağır yaralanmıştı. Bunun iki katı tutarında uçak - 466 Spitfire ve Hurricane - ya tahrip edilmiş, ya ağır hasara uğramıştı. Churchill şunları da ekliyor: «Eğitim görmüş yaklaşık 1.000 pilotun hemen hemen dörtte birini kaybettik.»

İngiliz Avcı Komutanlığı da kendi hesabına bu sıkıntıyı taktik çârelere başvurarak önlemeye çalışıyordu. Bundan böyle İngiliz filotillâları çifter çifter, yâni yirmiyi aşkın sayıda uçakla faaliyet göstereceklerdi.

Muharebe çok çetin bir hâl alınca Hava Tümgenerali Park komşu filoları da yardıma çağırdı. Eldeki hemen hemen bütün pilotlar 11'inci Filonun filotillâları emrine verildiler

ve «dinlenme hâlinde» diye adlandırılan filotillâlar da elde en çok beşten fazla pilot bulundurmamak için emir aldılar.

Hattâ deniz uçak birlikleriyle kıyı ve bombardıman uçak birlikleri dahi çok ağır kayıplara uğrayan avcı birliklerine mürettebatlarını ödünç veriyorlardı.

Eylül başında sayıları gittikçe artan sesler yükselmeğe başladı: İlk kez olarak hepsi de İngiliz savunmasının şiddetinde bir gevşeme görüldüğünü bildiriyorlardı.

Sözgelişi 1 Eylülde Tilbury dokları ve Thames üzerine yaptığı bir akından dönen 1'inci Bombardıman Filosu'nun «**Hindenburg**» adlı ikinci grubu raporunda: «Az sayıda düşman avcıları, eşlik eden avcılarımızca bizden iyice uzak tutulmuştur.» diyordu.

2 Eylülde ikişer kişilik uçaklardan oluşan 76'ncı Filonun Komutanı Binbaşı Walter Grabman, Eastchurch'ü bombalıyan 53'üncü Bombardıman Filosuna eşlik ettikten sonra geri dönmüştü. Verdiği rapor çok açıktı ve şöyle diyordu: «Orada kayda değer hemen hemen hiçbir şey yok.» Böylece ikişer kişilik Me 110'lar bile İngiltere göklerinde yeniden cirit atmaya başlamışlardı.

Savaş çetin olmuştu, fakat Alman Hava Kuvvetleri'nin birinci hedefi, hepsinin en önemlisi olan İngiliz avcı kuvvetlerinin tahribi işi şimdi elinden gelecek gibi görünüyordu.

### Yeni hedef : Londra!

Tam o sırada, yâni günü gününe 7 Eylül 1940'ta çok yüksek yerden gelen emirler herşeyi değiştirdi.

Bundan sonra Londra üzerine akın yapılacaktı!

Stratejik bakımdan ortaya çıkan bu kargaşalık İngilizler ve en başta Churchill tarafından Almanların yaptığı en büyük yanlış diye nitelendi. İngiliz av uçakları artık kurtulmuşlardı. Biraz soluk alacaklar, yaralarını saracaklardı.

Alman Komutanlığı'nı daha saldırının birinci evresini bitirmeden yeni bir evresine geçmeye ve dünyanın en büyük hedefine karşı savaşa girişmeğe iten sebepler nelerdi?

Birisi askerî, öteki politik olmak üzere iki neden üzerinde durmak gerektir.

3 Eylül 1940 günü Göring La Haye'de Mareşal Kesselring ve Mareşal Sperrle ile buluştu. Göring o güne dek izlenen taktikten vazgeçmek ve Londra'nın içindeki hedefler üzerine büyük saldırılar yapmak niyetindeydi. Fakat bir sorun vardı: Bombardıman uçakları büyük bir tehlikeyle karşılaşmıyacaklar mıydı? İngiliz avcıları yeterince güçsüzleşmişler miydi?

Sperrle böyle düşünmüyordu. Kesselring ise: «Evet, güçsüzleşmiştir,» dedi.

Sperrle hava alanları üzerine akınlar yapmaya devam etmek istiyordu. Kesselring şu karşılığı verdi:

«İngilizlerin bombardıman edilen alanlarda kalmalarının gereği yok ki. Uçaklarını pekâlâ Londra'nın kuzeyinde, Alman av uçaklarının faaliyet alanı dışında kalan, bombardıman uçaklarının da koruma eksikliği yüzünden saldıramıyacakları hava limanlarında barındırabilirler. Beni şaşırtan tek şey

İngilizler kayıpları önlemek için bunu ne diye daha önce yapmadılar acaba? Belki de yalnız psikolojik bir tedbir, ileri bir hattı tutarak sivil halka vermek istedikleri bir örnek söz konusudur. Fakat biz de İngilizlerin er-geç uçaklarını Londra'nın gerisine, taktik bakımdan elverişli alanlara çekebileceklerini gözden uzak tutmamalıyız.»

Kesselring sonra şunları da ekledi:

— «İngiliz avcı kuvvetlerini yerde yoketmek için hiçbir şansa sâhip değiliz. Onu elindeki son Spitfire ve Hurricane yedeklerini de savaşa sürmeye zorlamamız gerekiyor.»

Bu hedef değişikliğinin askerî nedeni buydu işte.

Oysa Hitler salt politik nedenlerle Londra üzerine her türlü akının yapılmasını yasaklamıştı.

Birkaç uçağın mürettebatınca yapılan bir seyir yanlışlığı, zincirleme bir tepkinin uyanmasına yol açacaktı. 24 - 25 Ağustos gecesi Rochester'deki uçak fabrikasına ve Thames Nehri kıyısındaki petrol depolarına saldıracak olan ve tek tek uçuş yapan bombardıman uçakları, Londra'nın kenar mahallelerine bomba attılar.

1'inci Bombardıman Filosu Komutanı Binbaşı Josef Knobel, Göring'in geceleyin savaşa giren bütün birliklere gönderdiği şu telgrafı kelimesi kelimesine anımsadı:

**«Yasak bölge olan Londra üzerine bomba atan bütün mürettebatın adları derhâl bana bildirilecektir. Alman Hava Kuvvetleri'nin başı olarak onları cezalandırmak ve piyade sınıfına aktarmak hakkını saklı tutuyorum.»**

Oysa, bundan askerî yararlar elde edebileceğini sanmayan İngiliz Komutanlığı'nın çabalarına rağmen, Churchill hemen Berlin üzerine misilleme yapılmasını emretti. 25-26 Ağustos gecesi seksenbir tane çift motorlu İngiliz uçağı 1.000 kilometrelik bu uzun yolculuğa çıktı. İçlerinden yirmiikisi Alman başkentine ulaştıklarını haber verdiler. Çok bulutlu havanın engellediği Alman gözlemcilerine göre bunlardan ancak on tanesi bombalarını şuraya buraya attı. Hiçbir askerî hedef isabet almadı.

Fakat İngilizler on günde dört kez olmak üzere yine saldırıya geçtiler. Verilen emirlere rağmen Londra üzerine Alman bombaları düşmüştü ya, İngilizlerin de Berlin'i dövmeye iyice niyetli olduklarından kimsenin kuşku etmemesi gerekti.

Bunun üzerine Hitler fikir değiştirdi. Uğradığı hayâl kırıklığı yüzünden 4 Eylülde tehditler savurmaya. «Şehirlerimize saldırırsanız biz de sizinkileri yokederiz,» demeye başladı.

2'nci, 3'üncü, 26'ncı ve 53'üncü Bombardıman filolarının en iyi filotillâlarına bağlı altmışsekiz Alman uçağı 5 Eylül günü saat 21'-den ertesi sabaha dek birbiri ardınca gelip Londra doklarıyla liman tesislerini bombaladılar. Böylece şehrin üzerine altmış ton bomba düştü. Sonuncu birlik beş büyük yangınla daha birçok küçük yangın çıktığını haber verdi.

7 Eylül öğle üzeri Fransız kıyısındaki Blanc - Nez burnunda Göring, Kesselring ve Lörzer başlarının üzerinden geçip İngiltere'ye doğru uzaklaşan av ve bombardıman uçakları-

nın homurtularını duydular. Göring'in radyo muhabirlerine söylediği gibi «Büyük Britanya'ya karşı yapılacak savaşın yönetimini o, şahsen üzerine almış bulunuyordu.»

625 bombardıman uçağı akşamüstünden ertesi sabaha dek Londra'ya saldırdılar. Birinci ve ikinci Hava Kolorduları'nın filoları ortalık aydınlıkken bombardımanlarını yaptılar ama kendilerine 648 av uçağıyla ikişer kişilik uçak eşlik etmekteydi. Çok yüksekte, 4.500 ile 6.500 metre arasında, yanaşık düzende uçuyorlardı. Bir filotillâ ötekine değer durumdaydı.

İngiliz avcıları hâlâ kendi havaalanlarına karşı genel bir saldırı yapılmasını bekliyorlardı. Onun için Londra yolu açıktı. Hedefteki değişiklik tam bir sürpriz olmuştu.

Bu ilk etapta Alman Hava Kuvvetleri Thames Nehrinin dokları üzerine 1.800 kiloluk yüzü aşkın bomba atmıştı. 3'üncü Hava Ordusu'nun birlikleri arkadaşlarını izleyince, göklere yükselen alevler onlara yol gösterdi.

Londra muharebesi işte böyle başladı. Bunun açığa vurulan amacı, sonbaharın kötü havası harekâtı engellemeden önce İngiliz avcılarını tümüyle savaşa sokmaktan ibaretti.

Bir hafta sonra kesin savaş başladı.



Alman uçakları 4.000 metre yüksekte, tam bulutların üzerinde uçuyorlardı. Batıya, Londra'ya yönelmişlerdi. Hedefleri Thames Nehrinin, dev şehirin doğusunda yaptığı «U» biçimindeki kıvrımda bulunan stokları bombalamaktı.

Hava açık, görüş koşulları iyi olduğu zaman hedefi ıska geçmek imkânsızdı. Fakat uçaklar İngiltere'ye doğru ilerledikçe bulut kümeleri daha da koyulaşıyordu. Aşağıda uzanıp giden ülkeyi, biraz olsun göstermek için bulutlar çok seyrek olarak yükseliyordu.

Bir Do 17 uçağının radyocusu olan Horst Zander gökyüzüne bakıyordu. Sağında ve solunda 3 üncü Bombardıman Filosu'na bağlı 6'ncı Filotillânın uçaklarındaki arkadaşları uçmaktaydılar. Sonra ikinci grubun öbür filotillâları ve daha başka gruplar önünde ve ardında, fakat biraz daha yüksekte göründüler. 30 tane Do 17'den oluşan bütün filo yanaşık düzen halinde oradaydı. Ve ayrı yönlerden gelen başka filotillâlar da Londra'ya yaklaşıyorlardı. Üstlerinde, çok yükseklerde de avcılar dört dönmekteydiler.

Zander saatine baktı: tam 13'tü: **«Bir İngilizler eksik,»** diye düşündü.

Günlerden 15 Eylül 1940 pazar.

Tam o dakikada da savaş başladı. İngilizler Manş'ın öbür kıyısında toplanan uçakları bir saattir radarlarıyla izliyorlardı. Bombardıman uçaklarının havalandıklarını, yolda avcılarla birleştiklerini, sonra hep birden saldırıya geçtiklerini gördüler.

Onbirinci Av Grubu'nun Komutanı olan Hava Tümgenerali Keith Park, emrindeki 24 filotillâya alârm işareti verdi. Son günlerde İngilizler avcıları arasında başgösteren bazı anlaşmazlıklar, Alman bombardıman uçaklarının hırpalanmadan Londra üzerine ulaşmalarına olanak sağlamıştı. Bugün ise bunların yolu Kent Kontluğu üzerinde kesilecek-

ti. İngilizler havalanmakta bir dakika bile gecikmediler.

Canterbury hizalarında ilk olarak 3'üncü Bombardıman Filosu düşmanla karşılaştı. Horst Zander kendi frekansı üzerinde gözlemci ve uçağın Komutanı olan Teğmen Laube'nin sesini duydu:

— «İleride düşman avcıları var!»

Bunlar, 72'nci ve 97'nci filotillâlara bağlı Spitfire'lardı. Park, vuruş güçlerini arttırmak için bunların birlikte harekâtta bulunmalarını kararlaştırmıştı. İngilizler Almanlara karşı üstün bir duruma geçmeye kalkışmadılar. Aynı yükseklikte ve geniş bir cephe üzerinde onikişerlik gruplar halinde onların üzerine atıldılar, bütün silâhlarıyla da ateşe başladılar. Birkaç saniye sonra Alman birliğinin ortasından, üstünden, altından uçarak, içinden geçmişlerdi.

Zander şunları anlatıyor: **«Çevremizde ağır makineliler boyuna ateş ediyorlardı. Bunların açtıkları yaylım ateş iki kez bizi sıyırıp geçti. İki İngiliz av uçağı bizim iki Do 17'imizle çarpıştılar. Uçaklar alev alev yanarak düştüler. Paraşütlerin açıldığını görüyorum. Bakışıyor ve baş parmaklarımızı kaldırıyoruz. Alaşağı edemediler bizi! Bu kaostan sağ sâlim çıktık.»**

3'üncü Filo saflarını sıklaştırdı, boşlukları doldurdu. Bombardıman uçakları hiç istiflerini bozmadan Londra üzerine ilerlemeye devam ettiler.

Beş dakika sonra Hava Tümgenerali Park daima yedekte tuttuğu son altı filotillâsına da havalanma emrini verdi. Daha kuzeyde

yerleşmiş bulunan 12'nci Filo da takviye olarak beş filotillâ daha gönderdi. Bunlar yanaşık düzende uçarak ve doğrudan Londra üzerinden geçerek yaklaştılar. Geri gelebilen Alman mürettebat karamsar raporlar veriyorlar:

«Hedef üzerinde düşman avcıları 80'e kadar varan büyük birlikler halinde üzerimize çullandılar,» diyorlardı.

Şimdiye kadar hiç böyle birşey olmamıştı. Spitfire'larla Hurricane'lar hep ayrı ayrı hücum etmişler, Londra da hep güçlü olan uçaklarla korunmuştu. Her şey İngiliz avcı birliklerinin yerde tahrip edildiklerini gösterir gibiydi.

15 Eylül günü yüzlerce avcının üzerlerine çullandıklarını gören Almanların uğradıkları hayâl kırıklığı bu yüzden özellikle büyük oldu. Saat 13,30'dan az sonra, çarpışmanın en civcivli zamanında havada hep birlikte 300 Spitfire ile Hurricane bulunmaktaydı. Manş kıyısından Londra'ya kadar bütün güney İngiltere üzerinde ölesiye birçok düello oluyordu. O gün hiçbir bombardıman uçağı öngörülen hedefin üzerine rahat rahat ulaşamadı.

Aynı anda Hava Tümgenerali Park yer altındaki blokhavzında hatırlı bir konuğu karşılıyordu. Bu Başbakan Churchill'di. Chequers'teki kır evinden kalkıp muharebenin yönetimine katılmak üzere gelmişti. Tribündeki «balkon koltuğundan» aşağıda, büyük salonun hummalı havası içinde elle tutulur hâle gelen harekâtı sessiz sessiz izliyordu. Harita üzerinde durum boyuna değişmekteydi. Yardımcı kadın askerler gelen haberler uya-

rınca haritanın üzerinde satranç tahtasındaki «süvari»leri oradan oraya sürüyorlardı: Bunlar Alman saldırganlardı. Ve Londra'ya yaklaşıyorlardı.

Karşıki duvarda da büyük bir ışıklı harita İngiliz filotillâlarının bütün olanaklarını göstermekteydi. Savaşa girmiş olanlar, tam o sırada savaşanlar, cephaneleriyle benzinleri bittiği için inmek zorunda olanlar... Hepsi orada görülüyordu.

Bütün filotillâlar havalanmışlardı. Hepsi muharebeye katılıyorlardı ve herşeye rağmen yeni yeni Alman filoları başkente doğru gittikçe daha çok ilerliyorlardı. Tehlikeli ân gelmişti. Almanlar bir dalgayı da ileri sürerlerse bu, yolu açık bulacaktı. Churchill o zamana dek susmuştu. Hava Tümgenerali Park'tan yana dönerek boğuk bir sesle:

— «Elinizde ne kadar yedek var?» diye sordu.

— «Tek bir filotillâ kalmadı.»

Demek ki 148 Alman bombardıman uçağı o Pazar günü öğleden sonra Londra'ya ulaşmış olacaktı. Fakat ikinci dalga ardına kadar açık gedikten içeriye dalmadı. Bütün avcılar ilk bombardıman uçaklarının yanıbaşında savaşa tutuşmuşlardı. O da yanında koruyucu refakat avcıları olmadan tehlikeyi göze alamazdı. Alman avcıları iki saat sonra geldiler ama iki saat sonra da İngiliz avcıları onu karşılamaya hazır bulunuyorlardı.

Zaten Alman bombardıman uçakları Londra'ya yapılan saldırının ilk günü olan 7 Eylüldekine benzer sonuçlar elde etmekten uzaktılar. Havanın bulutlu olması yüzünden

bombaları çok geniş bir yüzey üzerine dağıldı. İngiliz av uçakları da onlar dönerken peşlerine takıldılar. Onları İngiliz kıyılarının çok ilerisine dek kovaladılar.

15 Eylül günü Alman Hava Kuvvetleri iki tane çetin ders almış oldu.

Herşeyden önce İngiliz avcı filoları yokolmak şöyle dursun, her zamankinden daha güçlüydüler.

Sonra bombardıman uçaklarının isteklerine uymak zorunda kalan Messerschmitt'ler büyük hızlarından ve kullanışlı oluşlarından ileri gelen üstünlüklerini yitiriyorlar ve Spitfire'larla Hurricane'lara güçlükle karşı koyabiliyorlardı.

Alman Hava Kuvvetleri bir kısır döngünün içine düşmüştü. Bir daha da bundan çıkamıyacaktı artık. İlk hedefi iyi idi. Önce düşman avcı kuvvetlerini yokedecekti. Fakat İngilizler Messerschmitt'lerle savaşı kabul etmediler. Yavaş, zayıf bombardıman uçaklarına saldırmak daha çok işlerine geliyordu. Kendilerinden iki üç kat çok sayıda avcıların bu uçakları korumaları gerekiyordu. Bombardırman uçaklarına eşlik eden Messerschmitt'ler de onlar kadar yavaş, onlar kadar kullanışsız hale geliyorlardı, öyle ki, kesin sonuçlar elde edemiyorlardı bu yüzden. Hiç kimse de bu durumdan çıkmanın çaresini bulamıyordu.

15 Eylül günü saat 12,50 ile 16 arasında birbirini izleyen iki hücum dalgası çok ateşli karşılandı. İngilizler 185 Alman uçağı düşürdüklerini sanıyorlardı. Churchill 15 Eylül gününün, hava savaşının sonuncu ve kesin günü olduğunu söyledi, ondan sonra da o gün

her yıl «Battle of Britain-Day **(İngiltere Savaşı Günü)**» olarak kutlanmaktadır.

Fakat Almanlar kendilerini henüz yenik saymıyorlardı. Uğranılan kayıplar bir taktik değişikliğini gerektiriyordu kuşkusuz. Aslında 56 uçak İngiltere'den geri dönmemişti ve bunların yalnız 24'ü Do 17, 10'u da He 111'di. Düzinelerle başka uçak da ağır yara almıştı ama bunları bir - iki gün içinde onarmak olanaksızdı.

Kısacası, savaşa giren uçakların dörtte biri yoklamada «nâmevcut»tu. Bu kadarı çoktu. Bu gidişle Alman Hava Kuvvetleri'nin damarlarında kan diye bir şey kalmıyacaktı.

16 Eylül günü Hava Orduları'nın komutanlarıyla Hava Kolordularının komutanları bir kez daha Göring'le bir toplantı yaptılar. Hava Mareşali öfkeden kuduruyordu. Derde devâ arıyacak yerde suçluları araştırmaya kalkıştı: «Avcılar görevlerini yapmadılar!» diye bağırdı.

Batıdaki avcı birliklerini Tuğgeneral Osterkamp yönetiyordu. İtiraz etti: «Avcılar yabancısı oldukları bir işte kullanıldılarsa, yâni bombardıman uçaklarına eşlik ettilerse suç onlarin mı?» dedi. «Dün uğranılan kayıpların yerine ancak yarısı konulabilirse onların kabahati ne?» diyecekti, fakat kendini tuttu, sadece olayları anlatmakla yetindi:

— «İngilizler yeni bir taktik kullanmaya başladılar,» dedi. «Büyük avcı birliklerini bir araya topluyorlar ve yalnız bizim bombardıman uçaklarına saldırmalarını emrederek onları korkusuzca hücuma geçiriyorlar. Bunun denemesini yaptık. Bu yeni taktik gaafil avladı bizi.»

Göring öfkeyle:

— «İyi ya, bu da ancak bizim işimize gelir,» diye parladı. «Onlar yığın halinde mi saldırıyorlar, biz de yığın halinde düşürürz onları!»

Böyle kanıtlarla durumu yararlı bir biçimde incelemek olanaksızdı. Alman Hava Kuvvetleri'nin başı cepheyle her türlü teması yitirmişti. Bir hayâl âlemine dalmış, İngiltere'nin göklerinde amansız, ardsız aralıksız bir savaşı sürdüren insanlara takazalar yağdırıyordu.

Ne yapmak gerekti sözün kısası? Savaşmakta olan generallerin yaptıkları öneriler tabii gerçeğe en yakın olanlardı.

Her şeyden önce açık, güzel havalarda gündüzün (gruba kadar ve o da dahil olmak üzere) küçük birliklerle saldırı yapılmalıydı ve bu birlikler daima av uçaklarınca korunmalıydı.

Düşmanı sürekli olarak tetikte tutmak için Londra ile başlıca endüstriyel hedeflere karşı her havada yapılacak yıpratma, hırpalama akınlarını çoğaltmalıydı.

İngiltere'ye karşı yapılan hava savaşının ağırlık merkezini gece bombardımanlarına doğru kaydırarak bunun yerini değiştirmeliydi.

Şimdi de savaşın üçüncü evresine gelmiş bulunuyoruz ve bu, uygulamada tâ 1941 baharına dek bütün güz ve bütün kış boyunca sürüp gidecekti. Aynı zamanda bu, Göring'le batıdaki muharebeye dalmış olan generaller arasında gittikçe artan anlaşmazlığın da başlangıcı oldu. Başlıca çabanın yapılacağı nok-

tanın seçilmesi, en az kayıpla olasıya büyük başarıyı elde etmek için başvurulacak çareler ve her şey tartışılacaktı.

3'üncü Hava Ordusu kurmay heyetinden Albay Koller şunları yazıyordu:

**«İngiltere'yi yenemiyoruz diye Mareşal Göring öfkeden kudurmuş hâldeydi.»**

Fakat en iyimser olanlar bile şuna inanmak zorunda kalacaklardı: Hava boyuna kötü gittiği sürece şurada burada kazanılan tek tük başarılar kesin bir sonuç veremezdi.

Bombardıman birlikleri Belçika ya da Kuzey Fransa'dan havalanır havalanmaz bulut kümeleri içinde ilerlemek zorunda kalıyorlardı. Kör uçuşta uzmanlaşmış mürettebat İngiltere üzerinde çoktan beri kaybolmuşlardı. Ya ölmüşlerdi, ya tutsak olmuşlardı. Yerlerine geçenlerin de tecrübeleri kıttı.

Hollanda ve Belçika'da havadan asker taşıma harekâtında yokolan yüzlerce Ju 52 taşıt uçağına yükletilen fedakârlığın sonuçları şimdi ortaya çıkıyordu. Bunların çoğunu kör uçuşta uzman olan pilot öğretmenler kullanmışlardı. Ne pilotlar, ne uçaklar geri gelmediklerinden gençlerin eğitimine devam edilememiş, bu boşluk da kendini gittikçe daha çok hissettirmişti. Zafer sarhoşluğu içinde bu kayıp pek önemsiz görünmüştü. Şimdiyse çok pahalıya malolduğu anlaşılıyordu.

Birlikler bir bulut deryası içinde kayboluyorlardı. Son yola çıkanlar ilk gidenleri bulmak için değerli bir zamanı boşuna harcıyorlardı. Bazı grup komutanları da bulut kümelerinin içine dalma yürekliliğini gösteremiyorlar, bunların çevresinden dolaşmayı

daha uygun buluyorlardı. Bu yüzden avcı uçaklarıyla çok geç buluşabiliyorlardı. Ya da uçaklar dağılmamak için dizi kolu halinde uçuyorlardı; kilometrelerce uzunluk üzerine yayılan bu birliklerin korunması da olanaksızdı tabii.

Bozuk havalar hep batıdan geldiği için, İngiltere üzerine yapılan tahminler çoğu kez yanlıştı. Birdenbire alçak bir bulut kümesi Londra'nın üzerine çöküveriyor, belirli bir hedef üzerine her türlü saldırıyı imkânsızlaştırıyordu. Ya da aşılmaz bir bulut perdesi bombardıman uçaklarını kendilerine eşlik eden avcılardan âni olarak ayırıveriyor, bunun üzerine avcılar geri dönüyorlardı. Kör uçuş yapamamaktaydılar çünkü.

Eylül ayının son günlerinde bu yüzden bir felâket oldu. Londra'ya yapılan bir akında saldırıya geçen grupların ardında kocaman bir bulut kümesi meydana geldi. Aldığı emir gereğince harekât Komutanı'nın hemen geriye dönüş emri vermesi gerekiyordu. Fakat Komutan gençti, Almanya'dan yeni gelmişti, görevine devam ederse karşılaşacağı tehlikeyi kavrıyamıyor. **«Geri dönerken bu bulut kümesinden çevresinden dolanırız,»** diye düşünüyordu.

Fakat Me 109'ların faaliyet alanı böyle bir dolanmaya olanak vermemekteydi. Ancak Komutan emrindeki bombardıman uçakları savunmasız olarak Spitfire ve Hurricane'ların eline düşerlerse başlarına kötü şeyler gelmesinden herşeye rağmen korktuğu için, son anda yanındaki av uçaklarını yine de alıkoydu

Asteğmen Ostermann şunları anlatıyor:

**«90'ıncı dakikada çok kısa süren bir çarpışma yaptık. Kırmızı lâmbalar yanıp sönmeye başladı. Bu (yakında benzin bitecek.) anlamınaydı fakat bulutlar arasındaki bir açıklıktan birdenbire İngiliz kıyısını gördük. O kısa çarpışmadan sonra da bombardıman uçaklarını yollarına devam etsinler diye bırakarak savuştuk. Dover yakınında bulunuyorduk herhalde. Her zamanki yoldan dönmek istedim.»**

Oysa bombardıman uçaklarının yolu uzatmış olmaları yüzünden avcılar çok daha batıda bulunuyorlardı ve Osterman bunun çabucak farkına varmıştı.

Asteğmen şöyle devam ediyor:

**«Filotillâlar dağılmışlardı ama uçakların çoğu kendilerini bulutların hemen altında buldular. Az benzin yakarak uçtuk. Depoda hemen hemen benzin kalmadığı halde suyun üzerinde askıda bulunmak hoş bir duygu vermiyordu insana. Dakikalar bize saat gibi geliyordu ve ufukta kıyı hâlâ görünmüyordu. Dover'in batısından, Manş'ın epeyce genişlediği noktadan yola çıktığımızı birdenbire anladım. Bir avcı uçağı suyun üzerine indi. Onu bir başkası, sonra bir başkası izledi. Her seferinde köpüklü bir iz, sonra bir can yeleği, yeşil bir leke görülüyordu. Birkaç dakika sonra ben de suya dalacaktım. Nihayet önümde açık renk bir şerit gördüm. Kara mıydı bu, yoksa suyun üzerinde bir ışık oyunu mu? Meğer karaymış. İçimizden biri mikrofonda: (Norveç karşıda!) diye bağırdı. Bu şaka bizi ferahlattı. Aslında böyle bir şey olsun istiyorduk...»**

Osterman iki saat havada kalmıştı. Az

benzin yakarak uçsa bile bu, bir Messerschmitt için çok uzun zamandı. Yedi avcı uçağı denize inmek zorunda kalmış, başka beş uçak pervaneleri durmuş bir halde Abbeville yakınındaki bir kumsal boyunca gövde üzerine iniş yapmıştı. Düşman da serçe parmağını bile oynatmadan büyük bir zafer kazanmıştı.

Eylül sonunda Atlantik'ten yine kötü hava gelmeğe başladı. Yanısıra sert bir kuzey batı rüzgârı esiyordu, bulutlar çok alçaktı, sağnak halinde de yağmur yağıyordu. Gündüz akınları hemen hemen büsbütün durmuştu. Fakat Alman Hava Kuvvetleri'nin elinde sona sakladığı bir sürpriz vardı.

20 Eylül günü 22 Messerschmitt 109 Londra yönunde havalandılar. İşin tuhafı şu ki, hiçbir bombardıman uçağını korumuyorlardı da birçok av uçakları onlara eşlik ediyordu. Calais ile İngiliz kıyısı arasında 8.000 metreye çıktılar. Sonra çabucak başkente doğru alçaldılar.

İngiliz Av Uçakları Komutanlığı filotillâlarını geri çağırdı: Bombardıman uçağı olmadı mı Almanlar tehlikeli değillerdi.

4.000 metre yükseklikte Messerschmitt'ler yön değiştirdiler, epeyce uzaklaştıkları sırada Thames nehrinin yaptığı kıvrımın batısında City'nin ve demiryolu garlarının bulunduğu mahallenin üzerine bombalar düşmeğe başladı. Yirmiiki patlama oldu. Yirmiiki tane 250 kiloluk bomba hedeflerini bulmuştu.

İngilizlerin kullandıkları, Almanların da dinledikleri dalga uzunlukları üzerinde birbirleriyle çelişen emirler birbirini izliyordu.

Kargaşalık hüküm sürmekteydi. Şimdi de avcı uçakları bomba atıyorlardı!

Messerschmitt'ler daha yeni dönmüşlerdi ki bu ilk başarının etkisi altında kalan Mareşal Kesselring onlara yeni bir görev verdi.

Bu Messerschmitt 109'lar gövdelerinin altındaki bir atış kafesine bağlı olarak 500 kiloluk bir bomba taşıyabiliyorlardı. O zaman M 109 bir avcı uçağının kendine özgü niteliklerini ve kullanışlığını yitiriyor, hızlı gidemiyor ve güçlükle yükselebiliyordu. Alman Komutanlığı da başlangıçta elde edilen ve sadece baskın biçiminde oluşu dolayısiyle kazanılan bu başarıya dört elle sarıldı. Av pilotları kollarını umutsuzlukla havaya kaldırdılar. 2'nci Filonun ikinci grubundan ve 210 sayılı deneme grubundan ayrı olarak Alman Hava Kuvvetleri'nin elindeki bütün Messerschmitt'lerin üçte biri bomba taşıyabilir hale konulacaktı.

Fakat düşman, işin içyüzünü çabucak anladı. Ortada yalnız Messerschmitt'ler de olsa savaşı kabul zorunda kaldı. Hurricane'ların kendileri bu avcı - bombardıman uçaklarından çok üstündüler. Almanlar ağır kayıplara uğradılar.

Savaş olaylarını anlatan bir yazıda şu satırlar okunuyordu:

**«Uçaklarımızın toptan yok edilişine keder içinde tanık olduk. Boşlukları doldurma ve şamar oğlanı rolü oynama işi bize düşmüştü.»**

Avcı - bombardıman uçaklarının akınları değişik başarılarla bütün Ekim ayı boyunca sürdü. Askeri birlikler bunların «hafif bom-

bardıman uçağı» olan resmî adlarını alaylı bir tarzda «hafif Kesselring»e dönüştürdü. Sonunda da Alman Avcı Birliklerinin Başkomutanı olan Osterkamp, Hava Kuvvetleri Kurmay Başkanı Jeschonnek'e: «Böyle saçma bir kullanış sonunda avcı birliklerinin tümüyle yokolması daha ne kadar sürecek?» diye sordu. Bu başkaldırmanın etkisi görüldü. Aralık ayının başından itibaren de o uçakların sözü edilmez oldu artık.

İngiltere Savaşı'nın yarattığı bunalımın yanısıra Hava Kuvvetlerinin içinde de bir güven bunalımı başgöstermişti. Oysa bunca vakit, bunca umut dolu o «Kartal günü»nden beri henüz topu topu üç ay geçmişti.

Ara yerde Londra üzerine gece akınları devam ediyordu. Her gece kentin üzerine gelen bombardıman uçağı sayısı seyrek olarak 100'-ün altına düşünüyor, kimi zaman 300'e dek yükseliyordu. Karanlık saldırganları koruyor, onlara hava egemenliğini sağlıyordu. Almanlar, bombardımanların halkın direnme gücü üzerindeki etkisini kendi gözlerinde çok büyütüyorlardı. Daha sonraları Alman şehirleri Müttefiklerin bomba yağmuru altında nasıl dize gelmedilerse Londra da dize gelmiyecekti.



Kasım ortalarına doğru Alman Hava Kuvvetleri bir kez daha hedef değiştirdi. Bütün çabalar önemli endüstri şehirleriyle limanlar üzerinde yoğunlaştırıldı. Düşmanın ekonomik potansiyelini, ikmal ve güç kaynaklarını yoketmek sözkonusuydu. Yalnız, Londra için hedefi şaşırmak diye bir şey olamazdı. Tha-

mes Nehrinin parlak şeridine bakıp yön bulmak kolaydı. Fakat Londra'ya göre çok daha küçük kentler için durum aynı değildi.

14 Kasım 1940 akşamı yüzüncü bombardıman grubuna bağlı iki filotillâ, batı Fransa'daki Vannes'dan (Van) havalandı. He 111 H-3 tipi bu uçaklar «x» diye adlandırılan bir aygıtla donatılmıştı. Bu radyo cihazını yüksek frekanslar uzmanı olan Dr. Plendl 1934'te Berlin'de geliştirmişti. Birkaç dalga treninden meydana gelen bir düzen, uçağı doğruca hedef üzerine yöneltiyor; tam hedef üzerine gelince de mürettebatı uyarıyordu. Bombaların atışı da dahil, herşey otomatik olarak işliyordu.

He 111'ler saniyesi saniyesine Coventry kentinin üzerinde bulunuyorlardı. Aynı zamanda yüzüncü bombardıman grubunun daha önce çıkardığı ve hedefi kendilerine gösteren ilk yangınların da üzerinde bulunmaktaydılar.

O gece 2'nci ve 3'üncü Hava Orduları'ndaki bütün bombardıman birlikleri, görev emrinin iddiasınca «düşman savaş endüstrisinin önemli bir merkezi» olan Coventry üzerine gönderilmişlerdi. 449 bombardıman uçağı bu kurban şehir üzerine yaklaşık olarak 500 ton patlayıcı bomba ile 30 ton yangın bombası atacaklardı.

Pilotlardan biri şunları anlatıyor: «Ötedenberi her bomba hedef üzerine düştükçe uçağın bir Kızılderili çığlığı duyulurdu. Fakat o gece bu çığlık boğazlarımızda düğümlendi. Mürettebat altımızda uzayıp giden alev deryasını sessiz sessiz seyretti. Burası gerçekten salt askerî bir hedef miydi?»

Coventry, bombardıman savaşının fecaatine doğru atılmış yeni bir adımdı ve bu, daha sonra korkunç ölçülere varacaktı.

Ancak, düşman radyo ile yön bulmanın sırrını, Almanların kullandıkları «x» yöntemini çabucak keşfedecekti. Churchill 26 Eylülde bundan sözeldildiğini duydu, hemen karşı tedbirler alınmasını istedi. General Ismay'e: **«Eğer olaylar doğruysa bu ölüm tehlikesi demektir,»** diye yazıyordu.

1941 baharında İngilizler savunma çâresini bulmuşlardı: Dalga trenlerinin yolunu değiştirecekler, dolayısiyle uçakları da asıl hedeflerinden saptıracaklardı. Almanlar da buna «x» yönetiminin yerine «y» yönetimini getirerek cevap vereceklerdi, İngilizler yüzüncü bombardıman grubunu örnek alarak, izlenecek yolu belirlemek için özel birlikler kurdukları zaman, yüksek frekanslar savaşın sonunda daha önemli bir rol oynayacaklardı.



Kasım ayı başında Stuka'lar yeniden görev alarak Manş Denizi'ndeki İngiliz konvoylarına saldırdılar. Yüzbaşı Helmuth Mahlke komutasındaki 20 Stuka Ju 87'ye tam mevcutlu iki avcı filosu eşlik etti. Bunlar 1, 8 ve 11 Kasımda Thames Nehrinin denize döküldüğü noktanın hemen yakınında üç büyük konvoy üzerindeki hedeflere isabetler kaydettiler. Fakat üç gün sonra avcılar ortada yokken Spitfire'lar bombardıman uçaklarının yüzde yirmibeşini düşürdüler.

Güz ve kış fırtınaları Alman Hava Kuvvetleri'nin İngiliz gemilerine yaptıkları akınlara son verdi. Yalnız 9'uncu Hava Kolordusu ve

özellikle «General Wever» diye adlandırılan 4'üncü Bombardıman Filosu hava nasıl olursa olsun İngiliz kıyılarının önüne, limanların girişlerine ve konvoyların izledikleri geçitlere mayın döşemeye devam ediyordu.

İngiltere adalarına karşı girişilen savaş yavaş yavaş sona ermekteydi. Bombardıman birlikleri Kuzey Fransa'daki sırılsıklam, çamurlu havaalanlarından zar zor havalanabiliyorlardı.

Sayılar da bunu göstermekteydi: 1940 Ağustosunda 4.779 Alman uçağı İngiltere üzerine 4.653 ton patlayıcı bomba ile yangın bombası atmıştı. Eylülde 7.260 görev uçuşu yapılmış, bunlar da 6.615 ton patlayıcı bomba ile 428 ton yangın bombası atılmıştı. Limanların girişlerine ve nehirlerin ağızlarına döşenen 669 hava maynı bu sayıların dışında idi.

Ekim ayında savaş en yüksek noktasına ulaşmıştı: Görev sayısı 9.911, patlayıcı bomba 8.790 ton, yangın bombası 323 ton, hava maynı sayısı da 610'du.

Kasım ayında hava koşulları ağır basmaya başlamıştı. Büyük gece akınları özellikle dolunay döneminde yapılıyordu. Göring Londra'yı hâlâ başlıca hedef sayıyordu ama Coventry, Liverpool, Manchester, Plymouth, Southampton ve Liverpool - Birkenhead üzerine yapılan akınlar, İngiltere üzerine atılan patlayıcı bombalarla yangın bombalarının sayısını oldukça yüksek bir düzeyde tutuyordu. Bunlar sırasıyla 6.205 ve 305 tonla 1.315 tane hava maynı idi.

Sonra çabucak bir düşme oluyordu. Aralıkta 3.844 görev yapılmış, 4.323 ton bomba atılmıştı. Ocakta 2.424 ton bomba atılmıştı. Şu-

batta ise 1.401 çıkış yapılmış, 1.127 ton bomba atılmıştı.

İlkbaharla birlikte faaliyet yeniden başladı ama bu, bir aldatmacadan ibaretti. Alman Ordusu'nun doğuda, Rusya'ya karşı yaptığı yığınağı olasıya uzun süre gizli tutmak gerekiyordu. Onun için yerlerinde kalmış olan filolar Nisanda ve Mayıs başında çabalarını iki katına çıkarmak zorunda kalmışlardı. Martta 4.364, Nisanda 5.448 çıkış yapıldı. Bütün savaş süresince en korkunç bombardımanlara Londra katlandı. 16-17 Nisan 1941 gecesi de 712 bombardıman uçağı şehir üzerinden uçtu.

Alman Orduları Başkomutanlığı'nın verdiği tâlimatın birinde şunlar vardı:

**«İngiltere'ye yapılacak bir istilânın yakın olduğu yolundaki izlenimi hâlâ doğrulayıp sürdürmek gerektir.»**

Aslında ise **«Deniz Arslanı Harekâtı»**, yâni İngiltere'ye yapılması tasarlanan çıkarma süresiz olarak ertelenmişti. Alman Hava Kuvvetleri bunun için çok gerekli olan hava üstünlüğünü ne Göring'in dediği gibi üç gün içinde, ne de istilânın başlaması için Hitler'in saptadığı gün olan 15 Eylülden önceki dört hafta içinde; kısacası hiçbir zaman sağlamış değildi.

Sık sık hedef ve yöntem değiştiren Alman Hava Kuvvetleri asıl amacı olan çıkarma hazırlığına hiçbir zaman ulaşamadı. Bu işe gerçekten dört elle hiç sarılmadı da ondan. Onun gözü çok daha yükseklerdeydi. Douhet'nin devrimci teorilerinin gerçekliğini ispatlamak istiyordu: Douhet'ye göre hava üstünlüğü ve stratejik akınlar gelecekte zaferin ke-

sin ögesi olacaktı. Alman Hava Kuvvetleri'nin böyle bir işe girişmek için gerekli araçlardan yoksun olduğunu Göring hiçbir zaman kabul etmek istemedi.

Daha 12 Ekim 1940'ta Hitler **«Deniz Arslanı Harekâtı»**nı ilkin 1941 baharına dek erteleyerek, bunun yapılmamasını istemişti. Bu kararı da hava koşulları yüzünden verdiği iddiasındaydı. Bu harekâtı «İngiltere'ye karşı askerî ve politik bir baskı aracı» sayıyordu artık.

Uzun zamandan beri de yeni yeni hayâller peşindeydi: Bir yıldırım seferiyle Rusya'yı yere serecekti. O zaman, gerilerini güvenlik altına aldıktan sonra, vargücüyle yine Batı'ya dönecekti. Hava Kuvvetleriyle Donanma tam bir öncelikten yararlanacaklar ve İngiltere'ye karşı zafer de ergeç, «armut piş, ağzıma düş» hesabı, kazanılmış olacaktı.

21 Mayıs 1941 günü 3'üncü Hava Ordusu'nun Komutanı olan Mareşal Sperrle batıda komutayı tek başına kendi üzerine aldı. On ay süreyle İngiltere'ye akın yapan kırkdört bombardıman grubundan yalnız dördü yerinde duruyordu. Ötekiler durumun müsaadesi oranında Almanya'da, Balkanlarda dinlenmekteydiler. Sonunda da gidip Rusya'ya yerleştiler.

İddia edildiğine göre Rusya seferi İngiltere Savaşı'na ancak birkaç ay ara verecekti.

Bu, birkaç cephe üzerindeki savaşın başlangıcıydı.

### İngiltere Savaşı — Edinilen tecrübeler — Alınan dersler

1 — İngiltere'yi, yalnız hava gücünü kulla-

narak, barış imzalaması gerektiğine inandırmak için yapılan girişim, 1940 yılının yazından güzüne dek sürdü ve başarısızlıkla sonuçlandı. Bu başarısızlığın nedenini Hitler'in İngiltere'nin kendisiyle hiçbir zaman savaşmıyacağı yolundaki inancına bağlamak mümkündür. Alman Hava Kuvvetleri bu çeşit bir savaşa hazır değildi. Özellikle elinde dört motorlu, ağır bir bombardıman uçağı yoktu. 1936'dan beri pike bombardıman sorununa saplanıp kalmıştı. Do 17'ler, He 111'ler ve Ju 88'ler çok hafif ve çok kolay hırpalanabilir modellerdi. Savunma silâhları güçsüzdü, faaliyet alanları sınırlıydı, bomba yükleri yetersizdi.

2 — Alman avcı kuvvetlerinin elinde savaşın başında yaklaşık olarak 700 tane Messerschmitt 109 ilk hat uçağı vardı. Kendisine verilen iki yönlü görevi hiçbir zaman başaramadı. Bunlardan biri özellikle İngiliz avcılarına her yerde saldırmak, öbürü de bombardıman uçaklarına eşlik etmekti. Londra'ya zorlukla ulaşabilen Me 109'un zayıf faaliyet alanı, güney doğu İngiltere üzerine yapılan gündüz akınlarını kısıtladı. Savunmasız kalınca bombardıman uçakları yokoluyorlardı. Me 110 tipi Messerschmitt'ler kendilerinden çok üstün olan İngiliz avcılarıyla başa çıkamıyorlardı. Alman Hava Kuvvetleri'nin eksiği, tek motorlu ve faaliyet alanı büyük olan bir av uçağı idi.

3 — Zincir halindeki bir radar tesisi savunmacılara saldırganların yaklaştıklarını haber veriyordu. İşin baskın tarafı çoğu zaman kalmıyordu. Almanlar özellikle çok iyi yönetilen İngiliz av uçakları örgütünü yerde yok-

etme işini başaramadılar ve hava üstünlüğünü ele geçiremediler.

4 — Almanların yaptıkları tahminlerin tersine olarak, İngiliz avcılarının (700 kadar olan) yaklaşık sayısı, uğradığı ağır kayıplara rağmen, savaş sırasında büyük ölçüde azalmadı. Kesin nitelikteki aylar boyunca İngiltere yaklaşık olarak Almanya'nın yaptığının iki katı avcı uçağı yaptı.

5 — Bombardımanların etkili olması bakımından, zaferi kazanmak için tek çâre olan gündüz akınlarından vazgeçmek gerekti. Sonbahardan itibaren hava koşulları bunlara devamı imkânsızlaştırdı, kayıplar da çok ağır oldu.

6 — Göring'le Alman Hava Kuvvetleri Başkomutanlığı, hedefleri birdenbire değiştirerek ve Alman kuvvetlerini dağıtarak kararsızlık gösterdiler. Başlıca çabayı tek bir nokta üzerinde yeterince uzun süre toplama işini uzun süre yürütemediler.

7 — Almanlar bombardımanların, özellikle gece bombardımanlarının yarattığı etkiyi gözlerinde çok büyüttüler. Londra ve Coventry'ye indirilenler gibi ağır darbeler bile sivil halkın direnişini sarsamadı. Bu akınlar daha çok tersine bir etki yaptı. Nitekim İngilizler birkaç yıl sonra Alman kentlerine karşı çok daha güçlü akınlar yaptıkları zaman aynı şey Almanya'da da görüldü.

8 — Almanya'nın elinde yeter sayıda denizaltı ve faaliyet alanı büyük bombardıman uçağı yoktu. Bu yüzden İngiltere'ye hayati önemde ikmâl ve iaşe maddeleri getiren konvoylara karşı kesin sonuçlu saldırılar yapamadı. Führer'in 29 Kasım 1939 günlü ve 9 sa-

yılı emirnamesinde de öngörüldüğü üzere Almanya, İngiltere'nin büyük limanlarını da yok edemedi.

9 — Hitler Rusya'ya saldırmaya daha Temmuz 1940'ta, yani **İngiltere Savaşı** başlamadan önce karar vermişti. Batıdaki savaş Alman Başkomutanlığının plânlarında önceliğe sâhip değildi. Darbenin sertliğine rağmen Almanlar Hava Kuvvetleri'nin gelişmesinin herşeyden üstün geldiğini düşünmüyorlardı artık. Alman Hava Kuvvetleri kara ordusu kuvvetlerini büyük bölümüyle birlikte Doğu'ya yönelince, **İngiltere Savaşı** da 1941 baharında sona erdi.

*Beşinci Bölüm*

# AKDENİZ SAVAŞ ALANI

## Girit kanlar işinde

Almanya 1941 baharında yapacağı seferi daha 1940 yılının güzünde hazırlamıştı. Mayıs başında, hava koşulları düzelir düzelmez Rusya'da saldırı başlıyacaktı.

Fakat Hitler silâh arkadaşı İtalya'nın gururunu yeterince değerlendirmiyordu. Almanya'nın Balkanlarda aldığı tedbirler, özellikle bir Alman askerî heyetinin Romanya'ya gidip bu ülkeyi Rusya'nın emellerine karşı korumak ve doğudaki büyük saldırı için elverişli başlangıç noktaları ele geçirmek üzere giriştiği hazırlıklar karşısında Mussolini başkaldırdı.

12 Ekim 1940'ta Mussolini'nin Dışişleri Bakanı ve damadı Kont Ciano, İtalyan diktatörünün geçirdiği öfke nöbetini şu sözlerle anlatıyor:

— **«Bu sefer de ben ona (Hitler'e) misilleme yapacağım: Yunanistan'ı istilâ ettiğimi gazetelerden öğrenecek.»**

Yunanistan serüveni 28 Ekimde başladı. Birkaç gün sonra da İngilizler doğu Akdeniz'deki kilit noktası olan Girit Adası'nı işgal ettiler.

Hitler bu yüzden şaşkına döndü. Nihayet 20 Kasımda candan bir dostun bütün içtenliğiyle Mussolini'ye bir mektup yazdı. Girit'e

yerleşen İngilizlerin kendi güney kanadı için yarattıkları tehdit karşısında kaygılanıyordu. Şimdi İngiliz bombardıman uçaklarının menzili içine girmiş bulunan Romanya'nın Ploesti petrolleri yüzünden korku duymaktaydı: **«Böyle bir şeyin sonuçlarını düşünemiyorum bile,»** diyordu.

Sonra sızlanıyordu. Böyle bir işe hiçbir zaman, Girit Adası bir yıldırım hareketiyle daha önce işgal edilmeden girişilemezdi: «Bir Alman paraşütçü tümeniyle havadan taşınan bir tümen askerin bu işe katılması için size pratik öneriler yapmayı düşünüyordum,» diyordu.

Böylece daha Kasım 1940'ta Girit'i ele geçirme düşüncesi belirmeye başlamıştı. Altı ay sonra durum daha da kötüleşti. İtalyan saldırısı daha başlar başlamaz başarısızlığa uğradı ve 1941 Martında İngilizler, Yunanistan'a ayak bastılar. 6 Nisanda da Almanlar işe karışmak zorunda kaldılar. Yugoslavya ile Yunanistan birkaç haftada işgal edildi. Mayıs başında Alman birlikleri Akdeniz ve Ege Denizi'ndeki Yunan kıyılarını işgal ettiler.

Önlerinde yalnız Girit adası vardı.

Girit, Yunan takımadalarını Akdeniz'den ayırır. 250 kilometre uzunlukta, yaklaşık olarak 30 kilometre genişlikte bir kilit noktası, kale halinde bir adadır. İngilizler buraya yerleşmişlerdi ve adayı savunmaya da iyice kararlıydılar.

Oysa kaybedecek zaman yoktu. Balkanlardaki sefer Rusya'ya karşı saldırının başlayışını zaten dört hafta geciktirmiş bulunuyordu. Ayrıca Alman birlikleri, ikinci derecede-

ki harekât sahnelerinde tehlikeli biçimde dağılmaya başlıyorlardı. Kuzey Afrika'da da İtalyanlara yardım etmek gerekiyordu. Onları İngiliz Donanması'na ve Malta Kalesi'ne karşı giriştikleri savaşta desteklemek üzere 10'uncu Hava Kolordusu'nu Sicilya'ya göndermek zorunluluğu ortaya çıktı.

İki şıktan birini seçmek gerekiyordu. Ya Keitel'in ve Ordu Genel Kurmayı'nın öğütledikleri gibi Malta'yı hücumla zaptetmek, ya da çabaları Girit üzerine yöneltmek gerekiyordu. Bunların hangisi yapılacaktı? Hitler, Balkanlarda giriştiği seferi, zaferle sonuçlandırmak için hayâller kuruyordu. Ayrıca Girit Adasını atlama tahtası diye kullanarak kuzey Afrika'yı, Süveyş Kanalı'nı, bütün doğu Akdenizi ele geçirmeyi düşünüyordu. Kararını verdi. Bir paraşütçü tümeniyle bir tümen havadan taşınan askerden oluşan 11'inci Hava Kolordusu'nun kuvvetleri bu işe yetecekti. Sonra da, sürenin kısalığına rağmen harekât Mayıs ortasında yapılacaktı. 25 Nisan gün ve 28 sayılı emirnamesinde «**Merkür**» harekâtının ana hatlarını çizdi: Girit fethedilecekti.

Paraşütçü alayları derhal genel alârma geçirildi. Bunların hemen hepsi Almanya'da konaklıyorlardı. İşe başlamak için önlerinde 20 gün vardı. Oysa bütün kara ve hava taşıt araçları Rusya'ya karşı saldırının adı olan «**Barbarossa Harekâtı**» için seferber edilmişti. Hitler'in emirleri de kesindi: «**Barbarossa**» harekâtının hazırlıklarına öncelik verilmişti ve «**Merkür**» harekâtı dolayısiyle bunların hiçbir gecikmeye uğramaması gerekiyordu.

Herşeye rağmen son paraşütçüler de 14

Mayıs günü yola çıkacakları noktalara yerleştiler. Bunlar Hücum Alayı'nın 1'inci ve 2'nci bölükleriydi. Az kalsın hepsi de Almanya'nın garlarından birindeki kör hatta unutuluyorlardı. Arkadaşlarının yerlerine çoktan varmış olmaları ise gerçekten bir mucize idi komutanlarının girişim fikri sayesinde başarılmıştı.

«**Merkür**» harekâtının başarısını sağlamakla görevli hava taşıt birliklerine gelince, onların durumunu kimse düşünmemişti. 11'inci Hava Kolordusu Komutanı General Gerhard'ın elindeki 500 tane Ju 52'den çoğu her gün Balkanlar seferinin ikmâl ve iaşesini sağlamışlardı. Uçakların da, motorların da adamakıllı elden geçirilmeleri gerekiyordu.

Bunun üzerine 1 Mayıs günü Hava Taşıt Filosu yine kuzeyin yolunu tuttu Braunschweig, Fürstenwalde, Cottbus, Brünn, Aspern ve Zwölfaxing'deki bütün hava atelyeleri ellerindeki tüm işleri bırakarak, Alman Hava Kuvvetlerindeki askerlerin **(bizim yaşlı teyzeciklerimiz)** diye adlandırdıkları bu uçaklarla uğraşmaya başladılar. 15 Mayıs günü 493 taşıt uçağı Atina'nın havaalanlarında buluştular. Birçoklarına yeni motorlar takılmıştı. Örgütlenme ve teknik bakımından gerçek bir başarıydı bu.

Fakat ne yazık ki ortaya yeni bir sorun çıktı: Uçuş alanlarının çoğu kumla kaplı, küçük ve yüzüstü bırakılmış pistlerdi. 2'nci Özel Görev Filosu'na Komuta eden Albay von Heyking'in yerleştiği alanı, iyi niyetli bir piyade subayı düzeltmek için sabanla sürdürmüştü! Her uçuş ve her iniş 1.000 metreye dek yükselen bir toz bulutu kaldırıyor, bu da güne

şin tutulmasına yol açıyordu âdeta. Yeniden inmek ya da havalanmak için onyedi dakika beklemek gerekiyordu.

Ve durum her yerde de aynıydı!

Dahası var, yakıt da bulunamıyordu. Ju 52'lerin herbiri askerlerle gerekli malzemeyi taşımak için Girit'e üç uçuş yapmak zorundaydılar. Bu da üç bin litre benzin ediyordu ki petrol gemilerinden 200'er litrelik bidonlara Atina limanında aktarılması, sonra da uçuş alanlarına dek kamyonlarla taşınması gerekiyordu. 17 Mayısta hâlâ ilk bidonun gelmesi bekleniyordu: İtalya'dan gelen tankerin Korent kanalından geçmesi gerekiyordu. Fakat İngilizler burayı bombardıman etmişler, bir köprünün yıkıntıları da her türlü gidiş gelişi durdurmuştu. Kiel'den çabucak gelen dalgıçlar geceli gündüzlü çalışarak kanalı açtılar.

18 Mayıs günü saldırıya geçmek sözkonusu olamazdı tabiî. Fakat 20 Mayıs geceyarısı, yâni saldırının başlıyacağı yeni saat olan zamandan beş saat önce, bazı Ju 52 filolarının hâlâ benzinleri yoktu. Paraşütçülerin dinlenmeleri gerekiyordu ama onlar da çalışmak zorunda kaldılar ve varilleri kumların içinden uçaklara kadar yuvarladılar.

Nihayet saat 4,30'da tıklım tıklım yüklü uçaklar pistin üzerinde ilerlediler, havalandılar, görülmemiş bir kum bulutu içine dalıp gecenin karanlığında kayboldular.

Birinci paraşütçü dalgası Girit'e doğru yola çıkmıştı. Bu hücum Alayı'nın 1'inci Taburu'ydu. Tıpkı Albert Kanalı'nda ve Eben Emael'de olduğu gibi 53 plânöre dağıtılmıştı.

Sayıları 5.000 kadar olan öteki askerler 120 metre yükseklikten atladılar. Paraşütlerine asılı oldukları halde kendilerini bekliyen düşmanın ortasına yavaş yavaş indiler.

Öğleden sonraya kadar kendilerine hiçbir takviye gönderilemiyecekti. Zaten onları taşıyan uçaklar da bu ilk görevden dönüşte hemen yakıt ikmâli yaparak ikinci dalga ile gecikmeden yola çıkıp çıkamıyacaklarını bilemiyorlardı henüz.

20 Mayıs 1941, saat 7,05. Bombardıman bir saat önce başlamıştı. Alman Hava Kuvvetleri'nin filotillâları sırayla Batı Girit'in aynı noktasına, Malemes'e doğru havalanıyorlardı. Buranın denize yakın olan küçük havaalanına ineceklerdi. 107 râkımlı tepe ise her yana yüksekten bakmaktaydı.

Bu tepeye çetin savaşçılar olan 5'inci Tugayın 22'nci Taburunun Yeni Zelândalıları yerleşmişlerdi. Yakınlarında da başka birlikler vardı. Toplam olarak 11.859 kişiydiler. Tuğgeneral Puttick'in komutasındaydılar. İngiliz gizli servisleri hiç bu kadar iyi haber almamışlardı. Bombardıman savunmacıları gaafil avlamadı, hepsi sığınaklarına sindiler.

Birdenbire her şey sustu. Sessizliğin içinde savaşla ilgisi olmıyan, acayip bir gürültü duyuluyordu yalnız. Ağaçların devrilirken çıkardıkları gürültü gibi tıpkı.

Hantal bir takım kuşlar gökten düşüyorlar, sessizce kayarak toprağı çift sürercesine kazıyorlar, sonra açılıyorlardı. 107 râkımlı tepeyi batıda geçiyorlar, Tavronitis Vâdisi'ne dalıyorlardı.

Herbirinde onar asker vardı. İnişin sarsıntısıyla hep birden, karma karışık bir hâlde

ileriye doğru fırlıyorlar, geri taraf ise havaya kalkıyor, açık kapaktan toz içeriye giriyordu. Askerler dışarıya fırlıyorlardı. Saat 7,15'te Binbaşı Walter Koch'la taburun kurmayı da 107 râkımlı tepenin yakınında yere iniyorlardı.

Başkaları ise daha şanssız oluyorlardı. Karşılarında yükselen güneş gözlerini kamaştırdığı için hedefi son anda görebiliyorlardı ancak. Henüz 100 ya da 200 metre yüksekteyken Malemes altlarından geçip gidiyordu. Plânörler çok uğraşıyorlardı ama boşuna. Dağınık bir halde yere iniyorlar, içlerinden çoğu da kayalık zeminde parçalanıyordu.

Binbaşı Koch çevresine bakındı. Zemin havadan çekilmiş resimlere göre, sandığından çok daha fazla sarptı. Tümsekler plânörleri gizliyor, askerler birbirlerini göremiyorlardı. Düşmanın attığını vuran ateşi altında ilkin onları bir araya toplamak gerekiyordu.

Bir avuç asker her şeye rağmen yeni Zelândalıların tepenin iki yanına kurdukları çadırlı ordugâhı hücumla zaptetmek için ileriye atıldılar. Alman plânı düşmana baskın yapılmasını öngörmüştü. Oysa ordugâh bomboştu. Saldırıya devam etmek, 107 rakımlı tepeyi işgal etmek gerekiyordu. Buradan uçak alanına hâkim duruma gelinecekti.

Orada da Yeni Zelândalılar bekliyorlardı. Başından isabet alan Binbaşı Koch yere yıkıldı. Subaylarla askerler de düşüyorlardı. Her yerine iyi mevziler ve avcı yuvaları kazılıp gizlenmiş bu sarp sığınak karşısında ilerlemek sözkonusu olamazdı. Havadan yapılan keşiflerde bunlar da görülmüş değildi!

3'üncü bölük daha başarılı oldu ve Tavro-

nitis'in iki yanındaki uçaksavar mevzilerini bir çırpıda ele geçirdi. Taşıt filotillâları kıyı üzerinde göründükleri zaman bu toplar susmuş olacaklardı hiç değilse. Doğuda, birkaç dakika içinde yüzlerce paraşüt birden açıldı. General Meindl ile Hücum Alayı'nın 3'üncü ve 4'üncü Bölükleri onbeş dakika önce plânörlerle yere inmiş bulunuyorlardı. Ele geçirmek istediği şey, havaalanıydı. Girit'teki üç alandan birinin hemen Almanların eline geçmesi gerekiyordu. Böylece muharebenin en geç ikinci günü paraşütçülere takviye gelmiş olacaktı.

İngilizler de bunu biliyorlardı. Çok iyi ve tecrübeli bir asker olan, Girit savunmasının Başkomutanı General Sir Bernard Freyberg İngilizlerden, Yunanlılardan, Avusturalya'lılardan ve Yeni Zelânda'lılardan oluşan 42.000 askerinin büyük bölümünü bu tahkimli tepeler üzerine yığmış bulunmaktaydı. Daha önceki günlerin ağır bombardımanları ve özellikle paraşütçülerin gelişlerini hazırlıyan bombardıman İngilizleri sinip gizlenmeye zorlamış, kayıplara uğratmıştı kuşkusuz. Fakat mevzilerinin çoğu sağlamdı.

Saat 7,20'de Hücum Alayının 3'üncü Taburu Binbaşı Scherber'le birlikte Malemes'in doğusunda yere atladığı zaman bu işi, rüzgâr askerleri denize sürüklemesin diye, toprakların içerisinde yaptı. Sonuç korkunç oldu. Askerler düşman mevzilerinin ortasına düştüler. İlkin rüzgâra kapılarak sallanan savunmasız birer hedef iken, sonradan ağaç dallarına takılı kaldılar ya da yeri kaplıyan kayalara çarparak yaralandılar.

Alayın savaş jurnalinde şöyle deniyor: «3'-

**üncü Taburun küllî kısmı yiğitçe bir direnişten sonra yokedildi. 600 paraşütçüden hemen hemen 400'ü Komutanlarıyla birlikte öldüler.»**

Böylece de doğu yönünden yapılacak kuşatma başarısızlığa uğradı. Yalnız batıdan başlıyacak bir saldırı başarı kazanabilirdi ancak.

Saat 7,30'da dokuz plânör daha, doğru nehrin yatağına indiler. Doğudan batıya giden tek kıyı yolunun Tavronitis nehrini aşmasına yarıyan köprünün yakınında yere ayak bastılar. Düşman ağır makinelilerinin ateşine rağmen paraşütçüler köprüyü işgal ettiler ve mayınların ateşleme kapsollarını çıkardılar. Böylece geçiş sağlanmış oldu. General Meindl'ın birlikleri batıdan geliyorlardı. Çabucak kuruluveren bir hücum grubu Yüzbaşı Walter Gerick komutasında hava limanına doğru ileriye atıldı. Fakat 107 râkımlı tepenin ağır makinelileri vâdinin dibini tarıyorlardı. Bu yüzden de sıçramalarla ilerlenebiliyordu ancak.

Almanlar adım adım toprak kazanıyorlardı. General Meindl ağır yaralanmıştı ama komutayı bırakmamıştı. Hava limanı elle tutulacak kadar yakındı. General Meindl birliklerine hava limanını kuşatmak için ikiye ayrılmalarını emretti. Fakat alanın hemen sınırında zorlu bir ateş herkesi olduğu yere mıhladı. Yapılacak hiçbir şey yoktu. Düşman çok güçlüydü.

Biraz daha doğura, «Merkez grubu» adanın başkenti olan Hanya'yı işgal edecekti. Daha Girit Muharebesi başlamadan önce 7'nci Hava Tümeni Komutanı General Wilhelm

Süssmann, bir He 111 uçağının yol açtığı çarpışmada aptalca öldü.

Hanya'ya da hücum birliklerinin iki bölüğü düşmanın uçaksavar mevzilerini baskınla ele geçirmek için plânörlerle gelip yere indiler. Onlar gelir gelmez İngilizler her kalibreden silâhlarla zorlu bir ateş açtılar. 2'nci bölük güçlükle yere indi. Üç-dört plânör daha uçuş halindeyken düşürüldü, ötekiler ise rastgele şuraya buraya indiler. Dağılan askerler görevlerini yerine getiremediler.

Fakat 1'nci bölük Teğmen Alfred Genz'le birlikte bataryaların ötesine indi. Elli paraşütçü yüz seksen İngiliz topçusunu püskürterek göğüs göğüse yapılan korkunç bir çarpışmadan sonra onların toplarını ele geçirdi. Fakat daha ileriye gidemediler ve Müttefik Başkomutanlığı'nın radyo postasının birkaç yüz metre yakınında sinip siperlenmek zorunda kaldılar.

Teğmen Rudolf Toschka üç plânörle Hanya'nın tam ortasına indi ve savaşarak İngiliz uçaksavar bataryalarına dek ulaştı. Orada Almanlar çepeçevre halka olarak savunmaya geçtiler ve öteki birliklerle radyo teması kurdular. 3 kilometre ilerideki 3'üncü Paraşütçü Alayı onların yardımına gelmek istedi ama Yeni Zelândalılar kendilerini oldukları yere mıhlamışlardı. Üstün sayıda olduklarından Almanların bütün hücumlarını püskürtüyorlar, onları savunmada kalmak zorunda bile bırakıyorlardı. 3 taburdan 2'ncisi zorlukla tutunabiliyordu, 3'üncüsü ise mucize sayesinde dağılmaktan kurtulabilmişti.

Bu koşullar altında Genz'in Hanya'da kuşatılmış olan askerlerine şu mesajı yollamak-

tan başka çâre kalmamıştı: **«Bizimle birleşmek için gecenin karanlığından yararlanmaya çalışın.»**

Artık ne kenti almak sözkonusuydu, ne de önündeki körfezi işgal etmek.

Atina'daki 11'inci Hava Kolordusu'nun bu başarısızlıklardan hiç haberi yoktu. Elinde rapor olarak taşıt uçaklarından gelenler vardı, onlar da «paraşütçülerin öngörüldüğü üzere atladıklarını» bildiriyorlardı. Uçak kayıbı az olmuştu. 493 uçaktan 7'si kaybedilmişti yalnız. Herşeyin yolunda gittiğine inanmaz da ne yapardı insan? Fakat adanın suskunluğu kaygı vericiydi.

Binbaşı Snowatzki komutasındaki bir komando birliği Malemes uçak alanını düzene sokma işini ele almak için herşeye rağmen Atina'dan öğle üzeri havalandı. Ju 52 alanın üzerine varınca düşmanın bütün ateşini kendi üzerinde toplıyan bir hedef haline geldi. İnişe geçmeye hazırlanan pilot da yeniden yükselmeye ancak vakit bulabildi. Kalbura dönen Ju 52 Atina'ya döndü. General Student de gerçek durumun ne olduğunu ancak o zaman öğrendi.

Aynı anda Hanya'daki merkez grubundan hafif bir radyo mesajı geldi: «Paraşütçüler ağır kayıplara uğradılar, oldukları yere mıhlanmış durumdalar,» diyordu. Saat 16,15'te Hücum Alayının Malemes'teki kurmayından da haber geldi: Tavronitis Nehri'nin yatağında bulunan verici istasyonun parçalarıyla bir verici posta yapmak zorunda kalmıştı. Verdiği ilk haber de korkunçtu. General Meindl ağır yaralanmıştı ve uçak alanıyla nehrin yatağında düşman tankları ortaya çıkıyorlardı.

Görünüşe göre tehlikeli ân gelip çatmıştı ama bu henüz bir başlangıçtan ibaretti.

Alman plânına göre 20 Mayıs günü Retimnon ve Kandiye'nin uçak alanı olan Herakliyon üzerine ikinci bir hücum dalgasının gönderilmesi öngörülmekteydi. Alınan haberlere rağmen hedefi değiştirmek ve güç durumda bulunan birlikleri takviye etmek için vakit çok geçti.

Beri yandan kum kaplı pistler üzerindeki güçlükler de boyuna artıyordu. Taşıt uçaklarının saat 13'te havalanmaları gerekmekteydi. Fakat içlerinden çoğu iş göremez haldeydi. Kalın bir toz perdesi, boğucu bir sıcak, uçaklardaki hasarlar, yakıt ikmâlindeki güçlükler... Herşey rol oynuyordu bunda. Tam o sıra'da telefon da kesildi. Taşıt uçaklarının hareketsiz kaldıklarını bildirmek olanaksızdı. Bu yüzden de, hava yoluyla taşınan birlikler daha Yunanistan'dan ayrılmışken bombardıman uçaklarıyla Stuka'lar ve ikişer kişilik uçaklar Retimnon'la Herakliyon'a saldıracaklardı. Nihayet uçaklar büyük bir kargaşalık içinde havalandılar ve yedekte tutulan taburlar destekliyecekleri arkadaşlarını düşmanın ateşi altında boşyere aradılar.

Ne Retimnon düştü, ne Herakliyon. Iki havaalanı da İngilizlerin elinde kaldı. Bununla birlikte Müttefik Başkomutanı General Freyberg'in raporu korkunç derecede kötümserdi:

«Çetin bir gün geçirdik. Sert baskılar altında kaldık. Şu âna değin havaalanlarıyla limanların hep bizim elimizde olduklarını sanıyorum. Fakat bunları ancak çok büyük güçlükle elde tutabiliriz. Durumun iyimser

bir tablosunu çizersem doğru hareket etmiş olmam...» diyordu.

Freyberg içine doğan şeylerin ne denli doğru olduğunu bilmiyordu henüz.

20 Mayıs akşamı Alman paraşütçüleri, uğradıkları bütün kayıplara rağmen bir ilk ve kesin başarı elde ettiler. Birisi Teğmen Horst Trebes'in, öteki de Alay hekimi Dr. Heinrich Neumman'ın komutasında olan, hücum alayının iki birliği Malemes'e hâkim olan 107 rakımlı tepeye tırmandılar, elbombası atarak, makineli tabancalarla yaylım ateşi açarak doruğa ulaştılar ve oraya yerleştiler. Dr. Neumann şöyle diyor:

«Bereket versin Yeni Zelândalılar karşı saldırıya geçmediler. Cephanemiz bittiğinden bıçakla, taşla dövüşecektik onlarla.»

Aslında ise General Freyberg başına konan talih kuşunu ürkütüyordu, durumu değiştirmek hâlâ elindeydi çünkü. Ertesi sabah ise iş işten geçmiş olacaktı. 8'inci Hava Kolordusu'nun Stuka'ları, avcıları ve ikişer kişilik uçakları Girit göklerine hâkimdiler artık. 107 râkımlı tepe de Almanların elinde kalacaktı.

21 Mayısta Asteğmen Horst Herold komutasındaki Ju 52'ler Malemes'in batısında yere indiler. Cephaneleri biten birliklere cephane getirmişlerdi. Hava alanı hâlâ düşmanın ateşi altındaydı ama dört gözle beklenen uçaklar kayalardan korunmaya çalışarak kumsala inme işini başardılar.

Saat 16'da ilk olarak bir filotilla düşman topçusunun ateşine aldırmıyarak dar pist üzerine iniş yapmak cesaretini gösterdi. Bir Junkers ateş aldı, kumanda aygıtları hasara uğrayan başka uçaklar da yere çakıldılar,

ama başka Ju 52'ler gelmeye devam ettiler. İçlerinden dağ avcıları fırladı. Akşam da bağlı oldukları Alayın tümü, Komutanı olan Albay Utz'un çevresinde toplandı. Girit üzerine yayılan bir taze kuvvet dalgasıydı bu.

5'inci Dağ Tümeni'nin Komutanı olan General Ringel :«Malemes, cehennemin kapısıydı sanki,» diye yazıyor.

Binbaşı Snowatzki İngilizlerden alınan bir tankla hava alanını temizletti. Her üç taşıt uçağından biri hasara uğramıştı. Seksen tane Ju 52'nin parçaları hava limanının kıyısına yığılmış bulunmaktaydı. Fakat ötekiler uçmağa, iş görmeye devam ediyorlardı.

General Freyberg'in olanaksız saydığı şey yine de oldu. Gerçi Girit henüz ele geçirilmemişti ama Alman Hava Kuvvetleri sâyesinde bu, bir gün meselesi hâline gelmişti.

*Altıncı Bölüm*

# BARBAROS HAREKÂTI

## Sovyet Hava Kuvvetlerine baskın

1940 yılının güzünde Alman Hava Kuvvetlerinin komutanları Führer'in Sovyet Rusya'ya saldırmak kararında olduğunu öğrendiler. Bunun üzerine çok şaşırdılar ve bunun bir felâket olabileceği içlerine doğdu.

Leningrad önündeki hava harekâtını yönetmekle görevli General Alfred Keller:

— «Böyle şey olmaz!» Diye bağırmaktan kendini alamadı. «Rusya ile ittifak andlaşması imzaladık!»

Göring hemen onu yola getirdi:

— «Politika ile uğraşmak sana düşmez. Bu işi Führer'e bırak!» dedi.

Her şeye rağmen Göring, Hitler'i bu yeni fetih işinden vazgeçirmeye uğraşmıştı ama çabaları boşa gitmişti.

22 Haziran 1941'de Rusya'ya karşı girişilen ve **«Barbaros Harekâtı»** diye adlandırılan saldırı, birkaç cephede birden yeni bir savaşın başlamasına yol açtı. Oysa Alman Hava Kuvvetleri Lojistik Şubesi Başkanı General von Seidel bu işin, Alman Hava Kuvvetlerinin olanaklarının çok üstünde olduğunu ileri sürerek ilgilileri ciddî şekilde uyarmıştı.

Uçsuz bucaksız Doğu cephesi üzerinde Ordu'nun kazandığı başarılarla zaferler ilkin

inanılmaz gibi görünmüştü ama, birbirini kovalıyan uğursuz olaylar Almanya'yı mahvolmaya doğru sürükliyecekti.



He 111'in kontrol tablosundaki altimetre ilkin 5.000 metreyi, daha sonra 5.500 metreyi göstermişti... Mürettebat oksijen maskelerini takmış, pilot da lövyeye asılmaya devam etmişti. Aldığı emir apaçıktı. Sovyet sınırını aşmak için olasıya yükseğe çıkacaktı!..

Günlerden 22 Haziran 1941 pazardı. Birkaç dakikaya kadar sabahın saat 3'ü olacaktı. Altlarında, çok uzakta, yeryüzü uyuyordu sanki. Fakat görünüşe aldanmamak gerekti. Bir çeyrek saat sonra toplar gürlemeye koyulacak, doğuda savaşın başladığını haber verecekti. 1.600 kilometrelik bir cephe üzerinde Almanlar Rusya'ya saldırmaya başlayacaklardı.

Fakat bu iş, saat 3,15'te olacaktı bir sâniye bile önce değil. Onun için de zaten havalanmış olan birkaç uçağın olasıya yüksekten uçmaları gerekiyordu. Yine bu nedenle uçaklar köylerin, kasabaların bulunmadığı bataklıklar, ormanlar üzerinden uçuyorlardı. Her ne pahasına olursa olsun düşmanı ürkütmemek, bir saldırının hazırlanmakta olduğunu ona hissettirmemek gerekiyordu.

Bu güç görevin başarılması için yirmeden biraz fazla ekip seçilmişti. Hepsi kör uçuşta usta, tecrübeli havacılardı. Kendilerini belli etmeden hedefe yaklaşacaklar, sonra saniyesi saniyesine saat 3,15'te, merkez cephesinin tam ardındaki Rus av uçaklarının alanlarına saldıracaklardı. Her alana üç bombardıman

uçağı düşmekteydi, hepsi de şimşek hızıyla vurmak emrini almışlardı.

Gökyüzü henüz karanlıktı ama doğuda günün ilk ışıkları belirmeye başlamıştı. Alman bombardıman uçakları düşman alanlarına çullandılar. Yüzlerce patlayıcı bomba cephaneliklerden düşmeğe, mürettebatın çadırları üzerine, barışçı bir edâ ile sıralanmış duran av uçaklarının ortasına yağmaya başladı.

Sözkonusu olan, yokedici bir saldırı değildi tabiî. Amaç ortalığı karıştırmak, gecikmelere yol açmak, Alman hava birliklerinin toptan ve kesin olarak harekete geçecekleri ânla saldırı saati arasında bulunması doğal olan boşlukları doldurmaktı.

Saldırı saatinin saptanması işi de Ordu Kurmayı ile Hava Kuvvetleri Kurmayı arasında çetin tartışmalara yol açmıştı zaten. Kara Ordusu, düşmanı tam anlamıyla gaafil avlanmak için güneş tam doğarken saldırıya geçmek istiyordu. Fakat aynı zamanda Sovyetlerin güçlü hava kuvvetlerinin harekete geçişlerini engellemek de gerekti. Onun için, gaafil avlama işi ön plânda gelmekte birlikte, Rus Hava Kuvvetleri'ni yerde iken yoketmek gerekiyordu.

Cephenin merkez kesiminde harekâtta bulunan 2'nci Hava Filosu'nun Komutanı olan Mareşal Alfred Kesselring şu koşulları ileri sürmüştü: «Benim hava birliklerinin toplanmak için olduğu kadar saldırıya geçmek için de gün ışığına ihtiyaçları var. Genel saldırı ortalık henüz karanlık iken başlarsa biz düşman hava alanlarının üzerine bir saat geç varmış oluruz. O zamana dek de kuşlar uçmuş olurlar.»

Buna da Merkez Orduları Grubu'na komuta eden Mareşal von Bock şu karşılığı vermişti: «Hava Kuvvetleri sınırı aştığı anda motorların gürültüsü düşmanı uyaracaktır. Ondan sonra da baskın diye bir şey kalmıyacaktır artık.»

Bir yıl önce, Batı Seferi başlarken Kara Ordusu, Hava Kuvvetlerinin isteklerine boyun eğmişti. Eben Emael Kalesi'yle Albert Kanalı'nın üzerine inen plânörlerin de günü ilk ışıklarına ihtiyaçları vardı. Bu yüzden kara tümenleri beklemek zorunda kalmışlardı.

Fakat bu kez «**Barbaros Harekâtı**» öylesine ayrıntıları olan bir işti ki, Hava Kuvvetleri «evet» demek zorunda kaldı. Bunun üzerine General Bruno Lörzer'in komutasındaki 2'nci Hava Kolordusu ikisi ortası bir çözüm tarzını önerdi: Seçkin ekiplerin kullandıkları uçaklar kendilerini belli etmeksizin sınırı çok yüksekten aşacaklar ve onlar da saldırı saati olan 3.15'te hücuma geçeceklerdi.

Baskın başarıyla sonuçlandı. Bu tek başlarına uçan uçakların ardından büyük birlikler sökün etti. Şafağın ilk ışıklarıyla birlikte cephe üzerinden uçtular. Hiçbir düşman avcı uçağı da ortalıkta görünmedi. Almanların iki katı daha çok sayıda uçağa sâhip olan Sovyet Hava Kuvvetleri sanki felce uğramıştı, yerde kala kaldı.

Sovyet tarihçilerinin iddialarına göre Stalin geceleyin saat 1,30'da sınır kesimlerindeki kurmay heyetleriyle askerî komutanlara bir Alman saldırısının nerdeyse başlamak üzere olduğunu bildirerek onları uyarmıştı. Moskova'nın direktifleri kesindi:

**«22 Haziran 1941 günü şafak sökmeden ön-**

**ce bütün silâhlı kuvvetlerimiz havaalanları üzerinde özenle dağıtılarak gizlenecektir. Bütün birlikler harekete geçmeğe hazır olmalıdır...»**

Rus muhabere şebekesindeki aksaklıklar bu emrin her yana ulaştırılmasında gecikmelere yol açtı. Olaylar daha çabuk gelişti. Cephelere yakın hava alanlarında Alman saldırısı Ruslar üzerinde bir kâbus etkisi yarattı.

23'üncü Hava Tümeni Komutanıyken esir düşen Albay Vanyujkin, sonradan şöyle demişti: «Cumartesiyi Pazara bağlayan geceydi. Askerlerimizin çoğu izinliydi. Hava alanlarımız sınıra çok yakındı. Almanlar bunların yerlerini çok iyi biliyorlardı. Ayrıca birçok alay, cephedeki alanlara gönderilen yeni uçak modellerinin girdisini, çıktısını öğrenmekle meşguldüler. Tam Ruslara özgü bir aldırmazlık sonucu eski ve yeni uçaklar da hiç gizlenmemiş olarak alanlara dizilmiş bulunuyordu...»

Stuka'lar 22 Haziran sabahı şafak sökerken canavar düdüklerini öttürerek bu açık seçik bir şekilde ortada duran avlarının üzerlerine saldırdılar. Bombardıman uçakları ise daha uzaktaki alanlarla uğraşıyorlardı. Hücum uçaklarıyla ikişer kişilik uçaklar da yere sürtünürcesine alçaktan uçarak saldırıya geçtiler.

Kuzey Burnu'ndan tâ Karadeniz'e kadar uzanan bu uçsuz bucaksız cephe üzerinde dört Alman Hava Ordusu savaşa girmiş bulunmaktaydı. Bunların elinde o gün 1.945 uçak vardı. Bunların da topu topu üçte ikisi, yâni, 1.280 tanesi uçabilecek durumdaydı. 510'u bombardıman 290'ı Stuka, 440'ı av ve

40'ı da çift motorlu av uçağı olan bu kuvvete 120 tane uzak keşif uçağını da eklemek gerektir.

Sovyet hava kuvvetleri ise en azından iki kat daha çok sayıdaydı.

Tıpkı Polonya'da ve Batı'da olduğu gibi Alman Hava Kuvvetleri'nin başlıca hedefi havalarda üstünlüğü elde etmek, sonra orduya yardımda bulunmaktı. Yıldırım savaşının formülüydü bu. Rusya'nın ucsuz bucaksızlığında da bu formülün işliyeceği sanılıyordu. Başlangıçta her şey bu umudu haklı çıkaracak biçimde olup bitti. Sovyet hava alanlarına yapılan akınlar çok yıkıcı bir etki yarattı. İkişer kiloluk bombalar kımıltısız uçakların arasına sağnak halinde düşmeye başladı. Avcılar havada hiçbir engelle karşılaşmaksızın yerdeki hedeflerinin üzerine topla, mitralyözle çullandılar.

5'inci Hava Kolordusu'nun Lemberg önünde savaşa soktuğu 3'üncü Avcı Filosu'nun birinci Grubuna Komuta eden Yüzbaşı Hans von Hahn şunları anlatıyor: «Gözlerimize zor inanıyorduk. Hepsi de sanki bir geçit resmi ya da bir denetleme için düz, uzun sıralar hâlinde dizilmişlerdi. Alanlar da ne çoktu! Ruslar bizim sınıra ne büyük sayıda uçak yığınağı yapmışlardı!»

Yüzlerce Sovyet uçağı alevler içinde kaldı. Bug Nehri üzerindeki Brest-Litovsk yakınında, 2'nci Hava Kolordusu'na ayrılmış olan kesimde yalnız bir tek Sovyet avcı filotillâsı çabucak havalanmaya kalkıştı. Hâreket hâlindeki uçakların üzerine bombalar yağmaya başladı. Bunların yanmış iskeletleri daha sonra alanın kıyısında bulundu.

Alman Hava Kuvvetleri de, başarı kazandılar ama önce uçaksavarlar, sonra da yeni model bir bomba yüzünden kayıplara uğradılar.

**«Şeytan Yumurtası»** diye adlandırılan ve o zamana dek gizli tutulan o yuvarlak bombalar ilk kez kullanılmaktaydı. Düşüşlerini yavaşlatmak için küçük kanatlar takılmış olan bu ikişer kiloluk bilye biçimi bombalar, canlı hedefler için öngörülmüş bulunmaktaydı. Hedefe çarpma sırasında ya da özel bir aygıt işleyince yerden birkaç metre yüksekte patlayan bu bombalar oniki metre uzaklığa elli tane ufak boy parça ile ikiyüzelli tane küçücük parça saçmaktaydılar. Uçaklara karşı ise ancak hedefe doğrudan isabet olursa etkiliydi. Tıpkı orta çapta bir uçaksavar mermisi gibi. Bu bomba sağnağında da hedefe doğrudan isabet eden bombalar az değildi.

Fakat bu **«şeytan yumurtaları»** kaprisli nesnelerdi. Kendileri için yapılmış sandıkların içinde çoğu kez birbirlerine karıştıkları, yapıştıkları oluyordu. Fünyeleri de öylesine hassastı ki bombalar en ufak bir sarsıntı yüzünden kendilerini taşıyan bombardıman uçağının içinde patlıyorlardı. O zaman da yakından atılmış bir obüsünkine benzeyen bir delik açıyorlardı.

Avcılar da SD2'lere, yâni **«şeytan yumurtaları»**na lânet okuyorlardı. 27'nci Filodaki bütün Me 109'lar birer atış kafesiyle donatılmış, bunlara da 96 tane bomba takılmıştı. Çoğu zaman hava basıncı ilk sıradaki bombaların birbirlerine sokulup sıkışmalarına yol açıyor, pilot da işin farkında olmadığı için bunları atamıyordu. Yere inerken pilot gazı kesince

bomba yığını yerinden kopup uçağı bekliyen arkadaşların üzerlerine yağıyor, ya da uçağın altında patlıyordu. Bu bombalar kimi zaman da gecikmiş birer cehennem makinesi hâline geliyorlardı. Yer personeli her yeri boyuna karış karış araştırarak sabun köpüğünden balonlar gibi her an patlamaya hazır bu bilyaları dikkatle uzaklaştırmak zorundaydı.

Hava Kuvvetleri Teknik Servisi'nin Bomba Şubesi Şefi Mühendis General Marquardt bu konudaki düşüncesini açıkça söyleyerek şöyle demişti:

«Rusya seferinin ilk günlerinde elde edilen başarıya rağmen SD2'nin etkinliği göz açıp kapayıncaya kadar bitiverdi. Yalama uçuş yaparak saldıran pilotlar için çok tehlikeli olan Rus uçaksavarları bizim uçakları yüksekte kalmağa zorluyordu. Ayrıca SD2 oynaktı ve ona uygun bir atış aygıtı da yoktu.»

SD10 tipi bir başka bombayı da geçici olarak servisten çekmek gerekti. Çok yüksekten uçan bombardıman uçakları bunları dörtlük demetler hâlinde atıyorlardı. Gel gelelim, 22 Haziran günü bu bombardıman uçaklarından çoğu havada paramparça oldu. Arkadaşları bu durum karşısında çok şaşırdılar, boşyere gökyüzünü araştırdılar. Sovyet avcılarından hiçbir iz olmadığı gibi havada hiçbir uçaksavar obüsünün çıkardığı bulut da yoktu.

Derken bir Ju 88'le bir Do 17 de âni bir sarsıntıdan sonra alevler içinde yere doğru düşmeye başladılar. Bu kazalar hep dönüşte, hattâ iniş sırasında oluyordu. Hiç kuşku yoktu artık. Atış sırasında SD10'lar cephanelikte üstüste yığılmışlardı. Fünyeleri de açık oldu-

gundan en ufak sarsıntıyla patlıyorlar, uçak paramparça oluyordu.

Kesselring bombardıman uçaklarının bunları kullanmalarını hemen yasakladı. Yalnız Stuka'larla hücum uçakları kanatlarının altında taşıyorlardı bunları. Böylece de atış sırasında olup bitenleri görebiliyorlardı.

Alman birlikleri yaptıkları ilk akından döner dönmez yine bomba yükleyip tekrar saldırıya girişiyorlardı. Bu sefer de Sovyet avcıları onların üzerine çullanıyorlardı. Gerçi yüzlercesi yerde tahrip edilmiş ama boyuna daha fazlası geliyordu.

Rusların başlıyan kıyasıya dövüşe verdikleri adla bu «**Büyük Yurt Savaşı**»nın ilk kahramanlık destanını 124'üncü Hava Avcı Alayı'ndan Asteğmen D.V.Kokorev yazdı. Bir Me 110'la karşılaşan Kokorev, uçaktaki silâhlardan hiçbirinin işlemediğini farketti. Bunun üzerine uçağını düşmanın üzerine sürdü, ona takılmayı başardı, ikisi de yere çakılıp parçalandılar.

Alman avcıları daha başlangıçta akla gelmedik güçlüklerle karşılaştılar. I-153 ve I-15 tipi çift satıhlı Sovyet uçaklarıyla küçük ve tıknaz Curtiss'ler, yıldız biçimi ağır motorları olan Rata I-16'lar Messerschmitt'lere göre daha yavaştılar ama daha kullanışlıydılar.

53'üncü Avcı Filosu'nun kurmay müfrezesinden Asteğmen Schiess de bu işe şaşarak şöyle diyordu: «Ruslar hemen hemen atışa hazır hale gelmiş olduğumuz halde kendilerine yaklaşmamıza göz yumuyorlar, sonra 180 derecelik bir yarım daire çizerek yine karşımıza çıkıveriyorlardı. Böylece de birbirimize karşılıklı ateş ediyorduk.»

53'üncü Filonun Komutanı Binbaşı von Maltzahn ise öfkeden ateş püskürüyordu. Var hızıyla düşmanının üstünden geçtiği her sefer, hasmı son anda ondan sıyrılıp kurtulmayı başarıyordu.

Eksik yapılan bu tahminler daha ilk gün 27'nci Avcı Filosu'na pahalıya oturan bir kazaya yol açtı. Filonun Komutanı olan Binbaşı Wolfgang Schellmann Grodno üzerinde Rata tipi bir Rus uçağını kovalıyordu. Uçaktaki bütün silâhların yaylım ateşiyle isabet kaydetti. Rus uçağı paramparça oldu, fakat Schellmann'ın hızı öylesine yüksekti ki uçağı Rata'nın enkazına çarptı. Binbaşı paraşütle atlamağa zor vakit buldu ama kayıp listesinde yer aldı.

Bununla birlikte Alman avcılarının harekete geçme saati gelecekti ve bu da 22 Ağustos sabahı başladı. Alman havaalanlarının üzerinde Rus bombardıman uakları peydah oldular. Uzaklardaki alanlardan mı, tahrip edilenlerden mi, yoksa bilinmiyen başka alanlardan mı geliyorlardı, kimsenin bunu bildiği yoktu. Muhakkak olan şuydu ki onar, yirmişer, otuzar uçaktan oluşan yanaşık düzende kol hâlinde saldırıyorlardı.

Binbaşı kont Schönborn Komutasındaki 77'nci Stuka Filosu, Bug Nehri kıyısıyla Biyala Podlaska'nın tozlu tarlalarının kenarındaki blokhavz hattına yaptığı ilk akından geri dönüyordu. Tam o sırada sanki işe bir büyücü karışmış gibi, alanın kıyısına ağır bombalar düşmeğe, mantar biçimi kara dumanlar gökyüzüne doğru yükselmeğe başladı. Bunun üzerine saldırıyı kimlerin yaptığı anlaşıldı. Altı tane çift motorlu uçak yapmıştı. Geniş

bir eğri çizdikten sonra uzaklaşmağa başlamışlardı bile.

Fakat iki üç tane küçücük nokta, başdöndürücü bir hızla Sovyet bombardıman uçaklarının üzerine çullandılar: Bunlar Alman avcılarıydı Stuka'ların pilotları yerden soluklarını kesen bir manzaraya tanık oluyorlardı.

Bir Stuka Filotillâsı'nın Komutanı olan Yüzbaşı Hermann Pabst şunları anlatıyor:

«Birincisi ateş etti. İnce duman çizgileri iki uçağı birbirine bağlıyordu. Uçaklardan büyük olanı bütün ağırlığıyla yana yattı, dengesini yitirirken gümüşü bir şimşek çıkarttı, sonra gittikçe artan, sağır edici bir motor gürültüsüyle tepesi aşağı düştü. Kocaman bir alev yükseldi. Uçaklardan biri düşürülmüştü. İkinci uçak ateş aldı, düşerken patladı, kanat parçaları kocaman kuru yapraklar gibi havada dönüyorlardı. Ondan sonraki, önce şahlandı, sonra yere doğru hızla inmeğe başladı. Derken sıra bir başkasına, sonra bir başkasına geldi. Sonuncusu ise bir köyün üzerine düşüp parçalandı. Çıkan yangın bir saati aşkın bir süre olanca şiddetiyle devam etti. Ufukta altı tane duman sütunu yükseliyordu. Altı uçak düşürülmüştü!»

Bütün cephe boyunca görülen, birçokları arasında tek bir örnekti bu ancak. Rus bombardıman uçakları saldırıya geçiyorlardı. Alman uçaksavarlarından da, avcılarından da kurtulmağa çalışmıyorlar, kılları kıpırdamadan yollarına devam ediyorlardı. Uğradıkları kayıplar korkunçtu. Fakat düşürülen on bombardıman uçağının yerine onbeş tanesi çıkıveriyordu.

Yüzbaşı Pabst şunları da yazıyor:

«Akşama kadar dönüp dönüp üzerimize geldiler. Yalnız kendi alanımızın üzerinden bunlardan yirmibir tanesinin düşürüldüğünü gördük. Hiçbiri kurtulmadı.»

O kanlı 22 Haziran günü yirmidört saatten daha eksik bir zaman içinde en büyük hava zaferi kazanılmış, Almanların kaybettikleri 35 uçağa karşılık Sovyetlerin 1.811 uçağı yokedilmişti. 322 Rus uçağı uçaksavarlarla avcıların kurbanı olmuşlar, 1.489 tanesi de yerde tahrip edilmişti.

Bu sayıların öylesine inanılmaz bir hâli vardı ki Alman Hava Kuvvetleri Başkomutanı olan Hermann Göring bunların doğru olup olmadıklarını gizlice denetlettirdi. Emrindeki kurmay subaylar, Almanlar ilerledikçe ele geçen alanlarda dolaşarak günler boyu uçak kalıntılarının hesabını yaptılar. Asıl şaşılacak nokta da şuydu ki, onların buldukları sayı daha yüksekti, iki bini aşkındı.

Sovyet savaş yayınları da Alman zaferini doğrulamaktadırlar: Moskova'daki Millî Savunma Bakanlığının yayınladığı resmî eser olan altı ciltlik **(Sovyetler Birliğinin Bütün Yurt Savaşı Tarihi)**nde şu ayrıntılar okunmaktadır:

**«Düşman kara kuvvetlerinin kazandıkları başarıda Alman Hava Kuvvetleri'nin kesin bir payı oldu... Savaşın birinci günü boyunca bu kuvvetlerin bombardıman birlikleri sınır bölgesindeki 66 hava alanına yığın halinde saldırılar yaptılar. Bu alanlarda yepyeni modelde av uçakları bulunuyordu. Bu akınlar ve çetin hava çarpışmaları sonunda 22 Haziran günü öğle üzeri bizim kayıplarımız yaklaşık olarak 1.200 uçağa yükseliyordu,**

**yerde tahrip edilen 800'ü aşkın uçak da bu sayının içindeydi.»**

Öğle üzeri 1.200 uçak. Oysa çarpışmalar akşama dek sürmüştü. Sovyet resmi bildirisi ise şu açıklamayı yapıyordu:

«Yalnız Batı Ordular Grubu'nun tuttuğu kesimde düşman yerde 528, havada da 210 uçağı tahrip etmeyi başardı.»

Bu kesim Lörzer'in Komutasındaki 2'nci ve Richthofen'in Komutasındaki 8'nci Kolordu ile, Kesselring'in emrindeki 2'nci Hava Ordusu'nun saldırısına uğrıyan kesimdi. Almanların gözlemlerine göre Hava Kuvvetleri en büyük zaferini o kesimde kazanmıştı. 22 Ağustos akşamı Kesselring hava egemenliğini ele geçirmek olan ilk görevini yerine getirmiş bulunuyordu. Saldırının ikinci gününden itibaren Alman Hava Kuvvetlerinin bütün birlikleri ordunun ilerleyişini destekliyorlardı.

General Guderian komutasındaki İkinci Zırhlı Grubun gerilerinde bulunan ve bir Ordu Komiserleri Okulunca savunulan Brest - Litovsk kalesi bir hafta süreyle dayandı ve bütün merkez cephesinin tek ikmâl ve iaşe yolunu kapattı. Stuka'ların bombaları bile kalenin en azından bir metre kalınlığındaki duvarını yıkamıyorlardı.

28 Haziran günü saat 17,40 ile 18 arasında 3'üncü Filo'dan yedi tane Ju 88 uçağı saldırıya geçti. 1.800 kiloluk iki bomba hedefe isabet etti. Ertesi gün de kale düştü.

Refakat uçakları her yanda motorlu birliklerin ilerleyişini destekliyordu. Stuka'lar tankların karşılarına çıkan engelleri yokediyorlardı.

Bu savaş tekniği bulmuş olan General von Richthofen, emrindeki 8'inci Hava Kolordusuyla General Hoth komutasındaki Üçüncü Zırhlı Grubu destekliyordu. Daha güneyde General Lörzer 2'nci Hava Kolordusu'nun Stuka'larını, avcılarını ve iki kişilik uçaklarını Albay Fiebig'in emrine vermişti. Albayın görevi, Guderian'ın ilerideki tanklarını olasıya yakından izlemekti.

Fakat Sovyet Hava Orudusu yenilmiş olmaktan uzaktı. 30 Haziranda kızıl yıldız taşıyan yüzlerce bombardıman uçağı bir kez daha cephenin üzerinde göründüler. Yaz mevsiminin ilk kuşatma savaşını iyi bir sonuca bağlamak üzere iki koldan Minsk üzerine ilerleyen zırhlı birliklerin öncüleri birbirlerini izleyen dalgalar halinde çullandılar. Fakat Albay Werner Mölders'in komutasındaki 51'inci Avcı Filosunu hesaba katmamışlardı.

Bu filo cephenin çok yakınında. Guderian'ın zırhlı birliklerinin ileri ucunun tam arkasında bulunuyordu. Ayrıca Sovyet bombardıman uçakları yanlarında av uçakları bulunmaksızın iş görmekteydiler. Bunlar geldikçe filo halinde düşürülüyorlardı.

Akşam üstü Alman avcıları toplam olarak 141 hava zaferi kazanmışlardı. Tek başına Mölders beş düşman uçağını alaşağı etmiş, böylece düşürdüğü düşman uçağı sayısı 82'yi bulmuştu. Yüzbaşı Joppien ile Asteğmen Baer, herbiri kendi hesabına beşer uçak düşürmüşlerdi. Savaşın başından beri bininci zaferini kazanan ilk birlik, 51'inci Filo oldu.

250 kilometre daha kuzey batıda, Dunaburg yakınında, **«Yeşil Yürek Filosu»** diye ad-

landırılan 54'üncü Avcı Filosu da Binbaşı Hannes Trauloft'un emrinde buna benzer bir savaş verdi. Orada Sovyet bombardıman uçakları Dördüncü Zırhlı Grubun ilerleyişini durdurmak için Duna üzerindeki köprülere saldırmağa başlamışlardı. Bu kıyasıya çarpışmaların sürdüğü uzun saatler boyunca, 65 Sovyet bombardıman uçağı alevler içinde düşürüldü.

1 Ağustos 1941 günü Teğmen Scholz 54'üncü Av Filosu'nun bininci zaferini kazandı. Bu filo General Förster komutasındaki 1'inci Hava Kolordusu'nun kadrosunda iş görüyor ve Leningrad'a kadar gidecek olan Alman ilerleyişini desteklemekle görevli bulunuyordu. Bu 1.000 zaferden 623'ü Rus uçaklarına karşı kazanılmıştı. Bir gün önce 53'üncü Avcı Filosu da bininci zaferini kazanmış bulunmaktaydı.

Haftadan haftaya, aydan aya av uçakları arasında başdöndürücü bir yarış vardı. Muhakkak olan şuydu ki, Rus uçakları Alman avcılarını korkusuzca karşılıyamıyorlardı. Sovyet Hava Ordusu ağır darbeler yiyor, fakat kendisini yenilmiş saymıyordu. Elinde Almanların sandığından en az iki kat daha yüksek sayıda uçak vardı sanki. Ağustosta ve Eylülde avcı uçağı olsun, bombardıman ya da hücum uçağı olsun, bütün Rus ilk hat uçaklarının yokedilmiş olması gerekmekteydi. Oysa Ruslar savaşa boyuna yeni uçaklar sü rerek saldırmaya devam ediyorlardı. Kaynakları bitmez tükenmez olmalıydı herhalde.

Sayıların da ispatladıkları gibi, bir mucize

değildi bu. Nitekim Rus resmi yayınlarında şunlar okunmaktadır:

**«1941 yılının ilk altı ayında iyileştirilmiş uçak tiplerinin yığın halinde üretimini büyük ölçüde arttırdık. İlk altı ayda 322 tane Lagg-3 tipi avcı uçağı ürettik. İkinci altı ayda ise üretilen uçak sayısı 2.141'i, yâni birinci altı aylık dönemdekinin altı katını buldu. Jak-1 avcı uçaklarıyla ilgili sayılar 335'e karşı 1.019'du. 11-2 tipi hücum uçakları içinse sayılar 249'a karşı 1.293'tü. İkinci altı ay içinde 1.867 tane, yâni savaşın başlamasından önceye göre üç kat daha fazla bombardıman uçağı yapıldı. 1941'de endüstri tesisleri Kızılordu'ya her tipten 15.735 uçak teslim etti...»**

Birkaç ay içinde inşa edilen bu muazzam uçak yığını, Almanların verdirdikleri kayıpları kat kat geçmekteydi.

Burada Alman Hava Kuvvetleri kurmayının yaptığı yanlışlık apaçık görülmektedir. Daha 1935'te General Wever uzun mesafeli bir bombardıman uçağı yaptırmak istemiş, buna da «Ural» adını vermeyi tasarlamıştı. Fakat bu dört motorlu uçağın yapımı hiçbir zaman gerçekleşmedi. Bu dev seferin başından itibaren hiç değilse eldeki bütün bombardıman uçaklarından oluşan, tek komuta altında, tek bir Stratejik Hava Donanması kurulması gerekirdi. O zaman bu uçaklar da müdahalede bulunarak kilit noktalarına, muharebenin eklem yerlerine hep birden darbeler indirebilirlerdi. Hattâ bu hedefler kendi faaliyet alanlarının bitiminde de olsalar, bir uçak ya da tank fabrikası sözkonusu olsa bile bu işi başarabilirlerdi.

Bombardıman uçakları tek ve bellibaşlı bir

çaba noktası üzerine yoğun biçimde savaşa sürülmek gereken bir silâhtır.

Dağınık biçimde yapılan akınların hiçbir gerçek etkisi yoktur. Almanlar daima bir filoyu şurada, bir filoyu burada savaşa sokmuşlardır. Bombardıman uçaklarını hava kolorduları, daha sonra ordular grupları arasında bölüp dağıtmışlar, bunlara teferrüat kabilinden bir sürü işler yaptırmışlardır. Bu uçaklar kara kuvvetlerinin ilerleyişlerini desteklemeğe zorlanmıştır. Oysa bu görevin onlara değil, refakat uçaklarına yaptırılması gerekirdi.

Bombardıman uçakları savaş alanlarının tümü üzerinde müdahalede bulunup da bir hafta içinde tahrip ettikleri T 34 tanklarının sayısı kadar kayıba uğrarlarsa onların taktik bakımdan bu tarzda kullanılışının büyük bir yanlış olduğu söylenebilir. Bu uçaklar o zaman boyunca asıl yapacakları görevleri yapmamaktadırlar. Kaldı ki Gorki fabrikası gibi bir tesis, onların tahrip ettikleri T 34 tanklarının yerine yenilerini 24 saat içinde yapıveriyorlardı.

22 Haziran 1941 gecesi Moskova Hava Savunması Başkomutanı General M.S. Gromadin, Rusya'nın başkentinde verilen ilk büyük alârm işaretinin ortaya çıkardığı sorunu çözümlemek zorundaydı. Minsk, Orça, Vitebsk ve Çatalovka kesimlerindeki ileri alanlarından kalkan Alman bombardıman uçak grupları saldırıya geçmişlerdi. Havalandıkları sırada Smolensk'i kuşatmak için yapılmakta olan muharebenin gök gürültüsünü andıran sesleri kulaklarında çınlıyordu hâlâ. Mosko-

va'ya ulaşmaları için 450-600 kilometrelik bir yol almaları gerekiyordu.

8 Temmuzda yapılan bir toplantıda Hitler, «kendi hava kuvvetleriyle Moskova ve Leningrad kentlerini yerle bir etmek» yolunda verdiği ve «hiç dönmeyecek olduğu kararı» açıklamıştı. Aradan bir hafta geçtiği halde hiçbir şeyin yapılmamış olduğunu görerek Göring'le acı acı alay etmekten geri durmamış:

— «Senin hava kuvvetlerinde Moskova'ya dek uçma yürekliliğini gösterecek tek bir filo bulunabilir mi acaba?» demişti.

Böylece Sovyet başkentinin bombardımanı basit bir prestij meselesi, alınan emir üzerine yerine getirilmesi gereken acıklı bir görev hâline gelmişti. Oysa ortada çok daha önemli, çok daha ivedi başka sorunlar vardı.

Moskova yalnız herhangi bir başkent, hükûmetin ve parti şeflerinin bulundukları bir merkez değildi. Sovyetler Birliğinin yüreği, askerî ve ekonomik merkeziydi. Özellikle başlıca ulaşım yollarının birleştikleri önemli bir kavşak noktasıydı. Uçsuz bucaksız cepheye gidecek bütün birliklerin hareketleri bu düğüm noktasında olup bitiyordu. Moskova'nın, Alman Hava Kuvvetlerinin bir numaralı hedefi olması gerekmekteydi.

22 Temmuzda zorlukla bir araya getirilen birkaç bombardıman birliği ilk saldırı için havalandı. Hepsi 127 uçaktı. 3'üncü ve 54'üncü filoların Ju 88'leriyle 53'üncü ve 55'inci filoların He 111'leriydi bunlar. Batı'dan da 26'-ncı Bombardıman Filosu getirtilmişti. Bunun yanısıra ötekilere kılavuzluk edecek olan iki tane özel öncü grubu vardı.

Doğu Cephesi'nde hava birlikleri tek bir uçağı dahi görevlendirmemek için ellerinden geldiğince uğraştılar ve kara ordularının başkomutanları da tabiatiyle onları desteklediler. Herkes her zaman kendi cephesinin hepsinden en önemlisi olduğunu düşünüyordu.

Moskova'ya 30 kilometre kala ilk Rus ışıldakları gelen uçakları karşıladılar. Her şeye rağmen birkaç grup pek fazla güçlüğe uğramaksızın Kremlin'in üzerine dek ulaştı. Birdenbire kent binlerce kraterden ateş püsküren bir yanardağ haline geldi. Düzinelerle ağır ve hafif uçaksavar alayı Sovyet başkentini koruyordu.

Üçyüz ışıldak hedeflerini güçlükle seçebilen Almanların gözlerini kamaştırdı. Moskova, İngiltere üzerine yıldırım saldırısının yapıldığı dönemde hemen hemen Londra kadar iyi savunulan bir hava kalesiydi.

O gece kentin üzerine 46 ton patlayıcı bomba ile 46.000 tane yangın bombası atıldı ama hiçbir kesin sonuç elde edilemedi. Kremlin'e saldırmakla görevli olan 55'inci Filo'nun İkinci Grubu buraya yüzlerce bomba isabet ettirmenin şerefini kimseye vermiyordu ama Kremlin alevler içinde kalmış değildi. Moskova'da eskiden hava ataşeliği yapmış olan bir subay ertesi gün bunun izahını yaptı. Kremlin'in damları 16'ncı yüzyılda döşenmiş kiremitlerle kaplıydı. Bunlar da öylesine kalındı ki çok hafif olan yangın bombaları kiremitleri delememişti!

Ertesi gece 115, daha sonra, üçüncü gece 100 bombardıman uçağı daha Moskova'ya saldırdı.

Bu sayı çabucak azaldı, 50'ye, 30'a, 15'e ka-

dar indi. 1941 yılı boyunca Moskova üzerine yapılan 76 akından 59'u sayıları 3 ile 10 arasında değişti.

Düşmanın yüreğine yapılan saldırı henüz başlamışken tavsadı. Aslında hava kuvvetleri muharebe alanı üzerinde daha yararlı değil miydi? Rusların Eylülde Kiev'in doğusundaki cepte uğradıkları büyük kayıpların etkisi altında bulunan Hitler şu kehanette bulundu:

— **«Düşman çoktan çökertilmiştir ve bir daha belini doğrultamıyacaktır.»**

Stalin de buna şu karşılığı verdi:

— **«Yoldaşlar! Bizim kuvvetlerimizin ucu bucağı yoktur. Düşman bütün küstahlığına rağmen çok geçmeden bunu anlıyacaktır.»**

22 Eylül 1941 günü 54'üncü Avcı Filosu Komutanı Binbaşı Hannes Trautloft Leningrad cephesine gitti. Kenti olasıya yakından incelemek istiyordu. Emrindeki Messerschmitt'ler 15 gündür Rusya'nın eski başkenti üzerinde dolaşıyorlar, fakat çoğu zaman bu işi çok yüksekten uçarak yapıyorlardı. Çünkü Londra üzerinde bile böylesine güçlü bir uçaksavar ateşiyle karşılaşmamışlardı. Gökyüzü, özellikle Kızıl Donanma'nın demirli olduğu Kronstadt Körfezi üzerinde «demirle dolu» idi.

Kente saldıran bombardıman birliklerine avuçakları eşlik ediyorlardı. Tanrı'nın her günü de Sovyetlerin Curtiss ve Rata uçaklarıyla vuruşuyorlardı.

Trautloft Krasnoye'deki yamaçlardan kenti seyrediyordu. Kiliselerinin çan kulelerine, yüksek binalarına, saraylarına elini uzatsa

dokunacaktı sanki. Leningrad buydu demek, her yanında da yangınlar vardı.

Alman ileri mevzilerinin üzerinden çok yükseklerde uçan bir Stuka birliği doğruca Kronstadt Körfezi üzerine yöneldi O gün üçüncü kez olarak Sovyet gemilerinin üzerine çullandı. Saldırının saat 17,20'de yapılması kararlaştırılmıştı. Binbaşı Tautloft hemen hemen hep birden uçaksavarların cehennemi içine dalan yirmi Stuka'nın meydana getirdiği büyüleyici görünüşe yüreği çarparak izliyordu.

Aynı anda birisi şöyle bağırdı:

— «Dikkat, Binbaşım! Yalama uçuş yapan uçaklar geliyor! Siperlenin!»

Peterhof'tan kalkan altı Curtiss, Alman mevzileri üzerine çullanıyorlardı. Ağır makinelileri takırdıyor, her yana mermiler çarpıyordu. Alman avcılarının Komutanı birdenbire kendini cephedeki piyadelerle aynı durumda buldu. O da onlar gibi, aynı tepkiyi gösterdi; kendisi gibi siperin içine yüzü koyun yatmış olan emir subayına:

— «Hay Allah kahretsin! Bizim avcılar ne haltediyorlar yahu?» dedi.

Piyadeler kahkahayı bastılar. Trautloft için durum gerçekten acıklıydı. Başının üstünde, birkaç bin metre yükseklikte, kendi Messerschmitt'lerini açık seçik görüyordu.

Emir subayı ona şunu hatırlattı:

— «Uçabilecek durumdaki bütün avcılar Stuka'lara eşlik etmekle görevliler. Kolordunun kesin emri bu, Binbaşım.»

O zaman Trautloft piyadelerin içinde bulundukları ruh hâlini anladı. Rusların Rata'-

ları kendilerine saldırıyorlardı. Kendi avcı uçaklarının ise gezip dolaşır gibi bir halleri vardı sanki. Piyadeler, havacıların aldıkları emirlere boyun eğmekten başka şey yapmadıklarını nereden bileceklerdi?

22 Eylülden başlayarak 2'nci Stuka Filosu peşpeşe yedi gün Kronstadt limanı ile kıyı önünde bulunan Kızıl Donanmayı bombardıman etti. Gemiler bu pilotlar için yeni hedefler değillerdi. Dört ay önce İngiltere'nin Akdeniz Filosu'nu, Girit Adası'nı boşaltmak zorunda bırakmışlardı. Şimdi de sıra Sovyetlerin Baltık Filosu'na gelmişti. Orada 2 zırhlı, 2 kruvazör, 13 destroyer, 42 denizaltı ve 200 kadar da başka savaş gemisi vardı. Bu filo İsveç'ten gelen ve maden cevheri taşıyan gemilerle Finlandiya'daki ve Doğu Cephesi'nin kuzey kanadındaki limanlarda bulunan birliklerin ikmâl ve iaşesini tehdit ediyordu.

23 Eylül günü saat 8,45'te 2'nci Filo'nun birinci ve üçüncü grubundaki Stuka'lar Tirkovo'dan havalandılar. Bir saat sonra da hedefin üzerine gelmiş bulunuyorlardı. Altlarında ateş püsküren bir yanardağ vardı. Ruslar gemilerini korumak için 600 ağır uçaksavar topunu bir araya getirmişlerdi. Stuka'lar topçu ateşinin korkunç etkisinden korunmak için 5.000 metre yüksekten uçuyorlardı. Sonra topların kudurmuşcasına ateşine aldırmadan kanatları üzerinde kayarak yanyana, ardarda ve birbirine sokulmuş gruplar hâlinde bu cehennemin içine dalıyorlardı.

Pilotların nişangâhlarında (Marat) ve (Ekim Devrimi) adlı zırhlılar büyüyor, yaklaşıyorlardı. 2.000 metre, 1.500 metre, 1.200 metre. İşte ancak o zaman bombalarını atıyorlar

ve hemen doğruluyorlardı. Hantal hantal ve çok yavaş olarak yükseliyorlardı.

Gemilerin çevresinde deniz kaynıyordu. Teknik subay Teğmen Lau'ın yönetimindeki Junkers uçağında mitralyözcü olan Onbaşı Karl Bayer bu sırada resim çekmeğe de vakit bulabilmişti. (Marat) zırhlışı isabet almıştı. Başka bombalar da onun çok yakınına düşmüşlerdi. Yangın güvertede yayılıyordu. Oniki tane 305'lik, onaltı tane de 120'lik topu olan 26.000 tonluk koca zırhlı öldürücü bir yara almıştı. Bir isabet daha alınca ikiye bölünerek battı. Bu başarıyı Teğmen Hans Ulrich Rudel'in kazandığı ileri sürüldü ve Teğmen daha sonra hücum pilotu ve tank avcısı olarak en yüksek Alman nişanlarını aldı.

Öğleden sonra Stuka'lar yine Kronstadt üzerine geldiler. 25, 26, 27 ve 28 Eylül günleri de aynı şeyi yaptılar. Filo Komutanı olan Yarbay Dinort ardında kocaman bir duman sorgucuyla bir uçağın ileriye atıldığını kendi gözüyle gördü. Bu, Üçüncü Grup Komutanı olan Yüzbaşı Steen'in kullandığı Ju 87 uçağıydı. Bir uçaksavar obüsüyle tam isabet almıştı ve doğrulacak hâlde değil. O zaman doğruca (Kirov) ağır kruvazörünün üzerine çullandı ve geminin güvertesine çakılıp parçalandı.

Aslında Stuka çok yavaş, modası geçmiş bir uçak olmuştu artık. Sovyetlerin yoğun uçaksavar ateşi ve avcıları bu uçaklara ağır kayıplar verdiriyordu. Fakat Alman Hava Kuvvetleri'nin elinde başka hiçbir şey yoktu. Ordu da her yanda onun desteğini istiyordu.

Kızıl Filo henüz yeni yeni ağır bir darbe yemiş, Leningrad kuşatması da yeni yeni ta-

mamlanmıştı ki, 2'nci Filonun bağlı olduğu 8'inci Hava Kolordusu, Kuzey Cephesi'nden Merkez Cephesi'ne çağırıldı.

1.000 kilometre daha güneyde, Kiev'i kuşatmak için yapılan yeni ve çetin muharebe de yine 1941 Eylûlünde cereyan etti. Hitler generallerinin karşı durmalarına aldırmıyarak bu muharebeye girişmişti ve Merkez Ordular Grubu'nun Moskova üzerine ilerleyişi bakımından kesin önemli olan iki aylık gecikme bu yüzden oldu. Orada da Alman Hava Kuvvetleri karadaki saldırıya vargücüyle katıldı ve çok daha önemli bir iş de gördü. Muharebe alanını tecrit etti ve Rusları dışarıdan hiçbir yardım alamayacak hale getirdi.

Alman Hava Kuvvetleri doğudan ve kuzey doğudan gelerek, Rus ordularının içinde debelenmekte oldukları cebe giden bütün demiryollarına haftalar boyunca saldırdı. Bombardımanları her gün sistemli olarak birbirini izliyordu. Garlar, köprüler, dar boğazlar, hareket hâlindeki trenler, lokomotifler... hiçbir şey bombalanmaktan kurtulamıyordu. Yerlerinde mıhlanıp kalan birliklere artık ikmâl ve iaşe gidemiyor, gerilemekte olan birlikler de, işleyen bir demiryol şebekesi kalmadığından mahvoluyorlardı.

Alman Hava Kuvvetleri hiçbir zaman büsbütün tahrip etmediği bellibaşlı yollardaki trafiği ancak geçici olarak aksatıyordu ama, bunun peşinden de zafer geliyordu. Bu kuvvetlerin bellibaşlı yolları büsbütün tahribe gücü de yetmiyordu zaten. Büyük birliklere, geniş bir alana atılarak garları olduğu gibi yokedecek ve demiryolu şebekesi üzerindeki

kilit noktalarını ezecek ağır bombalara sâhip değildi çünkü.

Bu yüzden de iğneleme taktiğini uygulamaktan ileri gidemiyordu. Demiryollarındaki hedeflere tek başlarına ya da küçük müfrezeler halinde iş gören bombardıman uçakları saldırıyorlardı. Bunlar bir tren görünceye dek rayları izliyorlardı. O zaman trenin üzerine çullanıyorlar, birkaç vagonu tahrip ediyorlar, kimi zaman da lokomotifte yangın çıkarıyorlardı. Ya da yola tam isabet kaydederek bunun kapanmasına sebep oluyorlardı ama ne kadar zaman için?

Ruslar her işe hemen çâre bulmak, hasarları onarmak bakımından şaşırtıcı yeteneklere sâhip olduklarını gösteriyorlardı. Akşam hasara uğrayan bir yol çoğu zaman geceleyin onarılıyordu. **(Büyük Yurt Savaşının Tarihi)** başlıklı kitap bu konuda resmî ve ilginç bilgiler vermektedir. Buna göre: **«1941 yılının Haziranından Eylülüne dek düşman, cepheye yakın demiryollarına 5,939 hava akını yapmıştır. Her trafik kesilmesi ortalama olarak beş saat kırksekiz dakika sürmüştür.»**

Herşeye rağmen Kiev'in kuşatılması sona eriyordu. Rus kışından önce son kez, başlıca bir çaba noktası yaratılmış bulunmaktaydı.

Fakat birkaç gün sonra artık bu mümkün olmadı. Alman Hava Kuvvetleri çamur yüzünden hareketsiz kaldı. Alanlar sırılsıklamdı. Bu hal her türlü iniş kalkışa engel oluyordu. Birçok uçak yerde hasara uğruyor, ikmâl ve iaşe cepheye ulaşmıyordu artık. Yedek parçaya ve özellikle değiştirilecek motorlara olan ihtiyaç başdöndürücü bir tarzda yükseliyor, üretim ise boşlukları dolduramıyordu.

Havalanabilecek durumdaki uçakların sayısı düşmeye başladı. O güz günleri boyunca birçok bombardıman ya da av gruplarının elinde uçabilecek halde ancak üç-dört uçak vardı. Bütün Ekim ayı boyunca Kesselring'in elindeki 2'nci Hava Ordusu Voronej'deki bir uçak fabrikası üzerine ancak bir tek stratejik akın yapabilmiş, bu görev de tek bir uzak keşif uçağına verilmişti.

Çamurun yerini kar, buz ve korkunç bir soğuk alınca ortaya yeni güçlükler çıkmıştı. Almanya'da yeniden düzenlemek için, cepheden önemli sayıda birlikleri çekmek gerekmişti.

Kasım ayında son Alman saldırısı Moskova'nın kapılarına dek ağır ağır ve güçlükle ilerleyebildi. 2'nci Hava Ordusu'nun keşif uçakları başkentin doğusunda, özellikle Gorki ve Yaroslav yönünde demriyollarında önemli birlik taşımaları yapıldığını ve bütün bu trenlerin batıya doğru gittiklerini bildirdiler. Fakat Alman Hava Kuvvetleri, birkaç ay önce Kiev muharebe alanı için olduğu gibi, Moskova muharebe alanını egemenliği altına alacak güce sâhip değildi.

Savaştan sonra yazdığı bir mektupta Mareşal Kesselring, bu taşımalar karşısında Alman Başkomutanlığı'nın önemli ve sonuçları bakımından yüklü kararlar alması gerektiğini itiraf ediyordu. Fakat olup bitenlere göz yummak daha elverişli bulunmuş olacak ki bu taşıma işleri bombardıman bile edilmedi

Taptaze halde olan Sibirya tümenleri böylece cepheye ulaştılar ve 5 Aralık günü Kalinin ve Moskova önünde Sovyet karşı saldırısını başlattılar. Alman cephesi sendeledi, ge-

riledi. Barbaros Harekâtı'nın hedefi olan Moskova'ya hiçbir zaman ulaşılamıyacaktı. Çetin kış savaşı başlıyordu.

### Udet'in gözden düşüşü ve ölümü

Görünüşe göre Alman Hava Kuvvetleri bütün görevlerini kesin anda iyi bir sonuca bağlayamayacak kadar güçsüzdü. Ortaya şöyle sorular çıkıyordu:

**Kör topal giden bir üretim, ordunun ihtiyaçlarını niçin hiçbir zaman karşılıyamadı? Savaş başlıyalı iki yıl geçmiş olduğu halde hava filoları niçin hâlâ modaları geçmiş bulunan aynı uçak tiplerinden oluşuyorlardı? Özellikle, büyük ihtiyaç duyulduğu halde, dört motorlu uçaklarla bombardıman uçaklarının yokluğu neden ileri geliyordu?**

Alman Hava Kuvvetleri Teknik Servisinin şefi olan ve bu sıfatla da Udet'ten önce bu görevde çalışmış bulunan Albay Wilhelm Wimmer, 1935 baharında geçmiş olan iki tane anlamlı olayı anlatmaktadır:

Göring, Dessau'daki Junkers fabrikasını ziyarete gitmişti. Kendisini maketlerin bulunduğu salona götürdüler. Birinci Dünya Savaşı'nın eski av pilotu, tahtadan yapılmış koskoca bir maketin önüne gelince ağzı bir karış açık olduğu halde yıldırımla vurulmuşçasına kala kaldı. Dört motorlu bir Ju 89 uçağının tasarısıydı bu. Üzerinde incelemeler yapılıyordu.

Göring birden öfkelenerek sordu: «Bu da nesi?»

Wimmer bunun ne olduğunu kendisine anlattı: «Ural» tipi bir bombardıman uçağıydı bu. Sonra Wimmer, Göring'in de iyi bildiği

Genelkurmayın bu konudaki görüşünü açıkladı. Fakat Alman Hava Kuvvetleri'nin Şefi hiçbir şeyi hatırlamak istemezmiş gibi görünüyordu. Dışarıya çıkarken:

— «Bu çapta bir tasarı için karar vermek bana düşer,» diye bağırdı.

İkinci olay da Konstanz Gölü üzerindeki Friedrichshafen'de geçmişti. Savaş Bakanı von Blomberg, Dornier fabrikalarını geziyordu. Burada da dev bir maket üzerinde çalışmalar yapılıyordu. Bu Ju 89'a doğrudan rakip olan dört motorlu bir uçağın maketiydi, Von Blomberg Albay Wimmer'in açıklamalarını büyük bir ilgiyle dinledikten sonra sordu:

— «Bu uçak ne zaman hazır olacak dersiniz?»

— «Bütün deneyler bittikten ve eğitilmiş mürettebat hizmete girdikten sonra mı?.. Dört beş yıl sonra, diyelim.»

Bunun üzerine von Blomberg gözlerini havaya kaldırmış: «Bize de tam bu kadarı lâzım,» demişti.

Dört motorlu bombardıman uçağının hikâyesi izahını, günün birinde Alman Hava Kuvvetleri'nin Rusya'da işe karışmasının öngörülüşünde buluyordu. O zaman bundan emin olmak için insanın peygamber olmasına gerek yoktu hiç. (Mein Kampf)ı okumak yeterdi. Rus devini canevinden vurup öldürebilmek için binlerce kilometrelik yolu aşabilmek ve ona Ural bölgesinde saldırmak gerekiyordu. Bunun için de dört motorlu bir uçağa ihtiyaç vardı.

Kurmay Başkanı General Walther We-

ver'in dediği gibi «Ural» diye adlandırılan bu bombardıman uçağına Göring hiçbir zaman inanıp güvenmedi. Fakat incelemeler herşeye rağmen sürdürüldü. Ju 89'la Do 19'un ilk modelleri de 1936'da fabrikadan çıktı. Deneme uçuşları elverişli oldu ama motorlar çok güçsüzdü. Bu nokta üzerinde çalışmak gerekiyordu fakat yapılmadı.

Çünkü General Wever 3 Haziran 1936 günü Dresden üzerinde bir kaza geçirerek düşüp öldü. Bu da Alman Hava Kuvvetleri'nin görüşlerinde baştan aşağı değişiklik yapılmasına yol açtı. Ondan sonra gelenler ve özellikle teknik servisin başında Albay Wimmer'in yerine geçen Udet, bu dört motorlu uçak tasarısını hiç de hoş bulmuyorlardı. Udet, Stuka'yı kafasına koymuştu bir kez, eğitim filosuna komuta eden Albay Hans Jeschonnek de pratik nedenler dolayısiyle yatay uçuş halinde yapılacak bombardımanlardan yana değildi. Nişan alma aygıtları kötü işliyordu ya da mürettebat bunların nasıl kullanılacağını bilmiyordu. Her ne olursa olsun bombalar hedefin çok uzağına düşüyordu.

Yeni Kurmay Başkanı Albert Kesselring de dört motorlu bir uçağın üretiminin yol açacağı çok büyük ölçüdeki hammadde ve maden harcamalarından korkuyordu. Sanayi Bakanı Erhard Milch de aynı fikirdeydi. İkisi de:

«Almanya bu çabayı gösterebilecek güçte midir?» diye sorunuyorlardı. Aynı amaca iki motorlu bombardıman uçaklarıyla daha çabuk ve daha ucuz olarak ulaşılamaz mıydı? Aynı parayla bu uçaklardan üç kez daha fazlası üretilebilirdi.

Ağır bombardıman uçağı tasarısını hasıraltı etmek için Milch'e, Kesselring'e ve Udet'e altı aylık bir süre gerekti. 1936 güzünde, yâni aşağı yukarı Amerikan Hava Ordusu ile Boeing 17'lerin denemelerini yaparak stratejik bombardıman uçaklarının gelecekte yararlı olacaklarına inandığı sırada, Almanya bütün çalışmaları durdurdu.

Bu arada birbirini tutmıyan sesler de yükseldi kuşkusuz. Bombardıman uçakları müfettişi olan General Kurt Pflugbeil (Flugbayl), faaliyet alanı geniş dört motorlu bir uçagın lehinde bulundu ama boşuna. Genelkurmay Harekât Şubesi Şefi Kurmay Binbaşı Paul Deichmann, Alman Hava Kuvvetleri'nin büyük şefi Göring'le kişisel bir görüşme yapmak isteğinde bile bulundu.

Göring kendisini 1937 baharında, Karinhall Köşkü'nde kabul etti. Deichmann da dört motorlu uçak lehindeki bütün kanıtları ona bir kez daha açıkladı. Uçağın faaliyet alanı çok genişti. İki-üç kat daha çok bomba yükleyebilecek, kendini daha iyi savunabilecek, daha hızlı ve daha yükseklerde uçabilecekti. Deichmann:

— «Generalim, dört motorlu uçak yarının silâhıdır,» dedi.

Milch de bu görüşmede hazır bulunmak istemişti tabiî. Basit bir görüş ileri sürerek Deichmann'ın bütün kanıtlarını sildi süpürdü:

— «Biz Ju 88'lerle ilgili programı uygulamağa kararlıyız. Dört motorlu bir uçağın tasarısını gerçekleştirip üretmek için de elimizde yeterince olanak kalmıyor,» dedi.

Deichmann bir kez daha Göring'den yana döndü:

— «Generalim, çok rica ederim, böylesine önemli bir iş üzerinde şimdilik hiçbir karar vermeyin ve hiç değilse geniş faaliyet alanlı bombardıman uçağının denemelerine devam edin,» dedi.

Fakat Göring Milch'le Udet'in kendisine vermeyi vaadettikleri uçakların büyük sayısı karşısında sanki büyülenmişti. 29 Nisan 1937 günü Do 19'la Ju 89 üzerinde yapılan çalışmaların durdurulmasını onayladı:

— «Führer bana: **'Senin bombardıman uçaklarının boyu ne kadar?'** diye sormayacak **'elinde kaç tane bombardıman uçağı var?'** diye soracak,» dedi.

Göring'in bu kararı vermesine başlıca neden, kendi deyişiyle, işte buydu. General Wever'in «**Ural**» tipi bombardıman uçağını ta canevinden, öldüresiye vurmuştu. Milch de Dornier ve Junkers fabrikalarında bulunan modellerin hurdaya çıkarılması işine göz kulak oldu .

1937 güzünde Jeschonnek, Deichmann'ın yerine geçti. Biraz sonra da Alman Hava Kuvvetleri'nin Kurmay Başkanı oldu. O zaman da yeni bir ilke ortaya çıktı ki bu, pike bombardıman uçağıydı. Yalnız sağlam ve tek motorlu olan Stuka'lar değil, iki motorlu bombardıman uçakları da pike yapacaklardı. Dikine pike yapamıyan bütün uçakların hurdaya çıkarılması gerekti.

Düşmanın askerî hedeflerine birkaç tane pike uçağı ile ulaşmak varken yatay bombardıman uçaklarından oluşan bir filoyu niçin kurmalıydı? İdeal çözüm tarzı ve hammaddeleri har vurup harman savurmamanın çâresi bu değil miydi? Böylece birkaç yıl içinde

yerden bir hava ordusu fışkırabilir, bütün dünya da bundan korkmayı öğrenirdi.



Ernest Udet, Stuka tasarısını kabul ettirmek için uğraşmış ve başarı kazanmıştı. Bunun üzerine meslek hayatının doruğuna ulaştı. Alman Hava Kuvvetleri teknik servisinin başı olarak dünyanın en büyük silâhlanma işini fiilen o yönetiyordu. Fakat bu cömert, ruhunun derinliklerine dek sanatsever ve özgürlüğüne âşık olan çocuk, bâzı kurmay heyetlerinin kendisini küçümseyerek adlandırdıkları gibi, bu «havacılık soytarısı», soğukkanlılık ve objektiflik göstererek, tabiatiyle hiçbir etkiye de kapılmadan, bütün bir endüstri kompleksini yönetebilecek yetenekte miydi gerçekten?

Zaten bu görevin başına gelmek istememiş, Göring'e:

— «Ben bu işten hiç anlamam,» demişti.

Fakat Göring şu karşılığı vermişti:

— «Ya ben, sırtıma yüklenen bu işlerden anlıyor muyum sanıyorsun? Ama yine de işler yürüyor! İşten anlıyan teknisyenleri görev başına getirirsin, çalışmayı onlar yaparlar!»

Bu teknisyenler teknik servisin mühendisleriydi. Şefleri de yine kendi içlerinden biri olan Lucht'tu. Ondan sonra da Udet hep onlara, onların öğütlerine, yargılarına güvenmek zorunda kaldı. Çok geçmeden de Me 109'u tasarlayıp gerçekleştiren Willy Messerschmitt gibi dâhi yapımcılarla, çok büyük sanayicilerle dostluk bağları kurdu. Udet'in zayıf yanlarını bilen Bakan Milch bile ona her

bakımdan yardım ediyordu. Udet'in Kurmay Başkanı olan Ploch: «Milch ona karşı baba gibi davrandı,» demişti.

1938 yılı Eylülünde Udet'i büyük bir kaygıdan kurtardılar. Junkers fabrikalarının Genelmüdürü olan Dr. Heinrich Koppenberg Göring'den «güçlü bir bombardıman uçakları ordusu»nun yapımı için tam yetki aldı. Bunun üzerine Udet de rahat bir soluk aldı. Bundan sonra bombardıman uçaklarıyla artık Koppenberg uğraşacaktı. Fakat Ju 88'lerin üretimi kötü başladı. Koppenberg'in kendisi bile uçaklarda yapmak zorunda kaldığı 25.000 çeşit değişiklik yüzünden sızlandı. Savaşın başında Ju 88, ancak deney gruplarında uçuş yapıyordu. Çok geçmeden de «hârika bombardıman uçağı»ndan beklenen olağanüstü yeteneklerden hiçbir şey kalmadı ortada.

İşin tuhafı şu ki, «Ural» tipi bombardıman uçağının aforoz edilmiş olmasına rağmen, Heinkel dört motorlu bir uçağın etüdlerini yeniden ele almıştı. Bu, He 177 idi; Deniz üzerindeki uzak keşiflerde kullanılacaktı. Udet, uçağa ilgi göstermedi. Seri halinde yapım için ileri sürülen her türlü tasarıya da karşı çıktı. Çünkü bu bombardıman uçağı, daha hafif uçaklar gibi pike yapamıyordu.

He 177, Heinkel'in mühendislerinden biri olan Siegfried Günther'in kafasından doğmuştu. Bu mühendis He 119'un resimlerini çizerken dikkatleri üzerine çekmişti. Yanyana ya da ardarda yerleştirilen iki motor, aynı pervaneyi döndürüyordu. Dört motorluydu ama, He 177 çift motorlu bir uçağı andırıyordu. Bu uçağa daha iyi bir profil veriyor, ha-

vaya karşı daha az direnç göstermesini sağlıyor, bu yüzden de daha büyük hız yapacağı umuluyordu.

1939 Eylülünde İngiltere ile savaş başladı, ki Alman Hava Kuvvetleri bunu aklına getirmemişti. He 177 de birdenbire ön plâna geçti. Çünkü faaliyet alanı büyük bir bombardıman uçağına ihtiyaç vardı.

19 Eylül 1939 günü ilk olarak mühendis Karl Francke birinci He 177'yi, Rechlin deney alanının üzerinde kullandı. Çabucak da yere inmeye mecbur oldu. Çünkü yağ aşırı derecede kızışınca bir yangına yol açmıştı. Bu ise uçağı meşale haline getirecekti. Bunun dışında uçak gayet güzel uçuyordu.

Isının bu âni artışı bir uyarı idi. Fakat çabuk davranmak gerekiyordu. Birkaç ay sonra da Heinkel ilk siparişi alıyordu. 1940 yılının yazından başlıyarak ayda 120 tane dört motorlu uçak yapacaktı ama bu emrin ardından, onu geçersiz hale sokan yeni bir emir geldi.

1940 yılının Şubatında Göring tasarruf tedbirleri aldı. Hammadde kıtlığı yüzünden, hemen sonuç vermiyecek olan bütün inceleme ve araştırmalar durduruldu. Sözkonusu olan, büyük sayıda, her çeşit uçağı çok çabuk olarak cepheye ulaştırmaktı. Bu ise her ileri adımı, her yeni uçak tipini ölüme mahkûm etmek demekti. Öte yandan binlerce mühendisle teknisyen de etüd bürolarından ayrılarak askere gitmek zorunda kaldılar. Savaş bir yıla kalmadan bitecekti ya, 1940'ta kullanılamıyan bir şey sonradan hiçbir işe yaramıyacaktı.

Udet, He 177'lerin siparişini durdurdu. Ara

yerde hava generalliğine yükseldiğinden, batı seferinden sonra böbürlenmeye, iş arkadaşlarına şöyle demeğe başladı:

— «Savaş bitti. Bütün bu üretim programları hava cıvadan ibaret. Hiçbir zaman bunlara ihtiyaç duymıyacağız.»

Fakat çok geçmeden yelkenleri suya indirecekti. İngiltere Savaşı, Alman Hava Kuvvetleri'nin aksak yönlerini amansız bir biçimde ortaya koydu. He 177'nin yapımına yeniden başlandı. Terslikler de birbirini kovaladı.

Deneme uçuşları sırasında uçaklar, nedenleri belirsiz birtakım titreşimler geçirdiler. Kanatları kırıldı. Çok geçmeden iş anlaşıldı. DB 601 Daimler-Benz gibi sınanmış motorlardan iki tanesi ardarda yerleştirilip bir tek pervaneyi işlettikleri zaman, ayrı ayrı çalıştıkları zamanki gibi iş görmüyorlardı. Güvenlik de aynı değildi. Bunlara ayrılan yer dardı, ayrıca buraya komuta âletlerini işletecek hidrolik sistemin de yerleştirilmesi gerekiyordu. Buradan çıkan yağ da egzos borularına değince ateş alıyordu. He 177'ler kendilerine takılan adı haketmişlerdi doğrusu: Bunlara (Uçan çakmaklar) deniliyordu. Deney uçakları peşpeşe alev aldılar ve yere çakılıp parçalandılar.

Kanatlara ayrı ayrı dört motor yerleştirilseydi bu güçlükler giderilebilecekti. Fakat Kurmay Heyeti'yle Teknik Servis inat ediyor ille de dört motorlu uçağın pike yapabilmesi gerektiğini ileri sürüyorlardı. 31 ton ağırlığındaki bir bombardıman pike yapamaz, hele çifte motorlarla bu işi yapmak büsbütün olanaksızdır.

İki yıl sonra, 13 Eylül 1943'te Göring:

— «Dört motorlu bir uçağın pikeyle saldırmasını istemek kadar aptalca şey olur mu?» diye bağırıyor ve uzun mesafeli tek bir bombardıman uçağına sâhip olamamaktan ötürü acı acı sızlanarak: «Düşünüyorum da, baylar ağlamak işten değil!» diyordu.

Ural bombardıman uçağının hurdalığa atılmasını beş yıl önce emredenin kendisi olduğunu unutmuş muydu sâhiden?

1941 baharından başlayarak, Udet mum gibi erimişti. Büyük bir zihin yorgunluğu geçiriyordu. Generalliğe ve havacılığın mutlak hâkimi mertebesine yükselmişti ama yapılan bütün yanlışlıklardan sorumlu bir şamar oğlanı hâline de gelmişti. Ernst Udet yakında yıkılacaktı.

Sözkonusu olan yalnız He 177 olsaydı yine neyse! Fakat uzun süreden beri Me 110 tipi iki kişilik uçağın, hattâ Ju 87 tipi Stuka'nın yerini alması gereken Me 210 da geçirmekte olduğu «çocukluk hastalıkları»ndan bir türlü kurtulamıyordu. Biraz sıkı bir dönüş yaptı mı, uçak burgu gibi döne döne düşmeye başlıyordu. Tecrübeli pilotlar bile komuta âletlerine hâkim olamıyorlardı. Ya cephede halleri ne olacaktı? Oysa, deneyler tatmin edici sonuçlar vermekten uzak olmakla birlikte, Me 210'ların seri halinde yapımına başlanmıştı bile!

Udet'e en çok dokunan da, dostu Messerschmitt'le başının bu tür güçlükler yüzünden derde girmiş olmasıydı. 25 Temmuz 1941'de ona şunları yazmağa karar verdi:

«Bütün bu zararlı terslikler ve çekilmez zaman kayıpları senin yeni modelinin deneyle-

rinde beni çok daha titiz davranmak zorunda bırakacaktır...» dedi.

Fakat bu mektubu göndermedi, bir türlü karar veremiyordu buna.

O sıralarda Udet zaten hastaydı. Kan boşanmalarından çok acı çekiyordu, dayanılmaz yarım başağrılarını da dindirebilecek güçte değildi artık. Derken Rusya Savaşı başına yeni dertler açtı. Cepheye gerekli uçakları yeterli sayıda teslim edemeyeceği içine doğmuştu.

20 Haziran 1941'de Göring, Mareşal Milch'i tam yetkiyle özel komiserliğe atadı. Görevi «Alman Hava Kuvvetleri'nin yararlanacağı her çeşit uçakların üretimini en kısa sürede dört katına çıkarmaktı.» Bu, Udet'in işlerine doğrudan doğruya karışmak anlamına geliyordu. Dış görünüş bakımından her şey eskisi gibi kalıyordu ve Udet ancak Göring'e hesap vermek durumundaydı. Fakat işler artık yürümüyordu.

9 Ağustos günü Udet, Göring'e Alman Hava Kuvvetleri'nin, savaşın başından beri 16'ncı olan yeni programını sunmak için Doğu Prusya'ya gitmek üzere havalandı. Onun gittiğini öğrenince Milch masanın üzerine bir yumruk indirdi. Telefona koştu, Udet'e hemen geri dönmesi için emir verdi. Bunun üzerine Udet, Milch'i Göring'e şikâyet etti. O da Milch'e zehir zemberek bir telgraf yolladı. Fakat aynı zamanda Udet'e hastalığını ileri sürerek uzun bir süre izin almasını da öğütledi.

25 Ağustosta Udet bir tedavi merkezi olan Bühlerhöhe'ye gitti. Bitkin bir hâldeydi. İki gün sonra Göring'den içtenlik dolu bir telg-

raf aldı: Gerçek bir güven gösterisiydi bu. Fakat ne yazık ki bu telgrafın, onun moralini düzeltmek isteyen arkadaşları tarafından Göring'den habersiz olarak hazırlandığını bilmiyordu.

3 Eylül günü Milch, Udet'in havacılık servislerini demir bir elle temizleye başladı. Mühendislere: «Siz benim aldığım tedbirleri baltalıyorsunuz!» diye takazada bulundu. 9 Eylülde Plânlama Şubesi Şefi mühendis General Tschersisch (Çersiş)i kapı dışarı etti. Udet, 26 Eylülde döndüğü zaman oldum olası kendisinin kurmay başkanlığını yapmış olan General Ploch'un işten çıkarılmasını önleyemedi. Ekimde bütün servisler yeniden örgütlenmiş, başlarına yeni şefler getirilmişti. Udet'in kendini savunacak hâli bile yoktu artık.

15 Kasım bir Cumartesi günüydü. Akşamüstü kendisini görmeğe gelen Plocht'tan, Doğu'da fethedilen yerlerde Yahudilerin yığın halinde öldürüldüklerini öğrendi. Bu, artık bardağı taşıran damlaydı. 17 Kasım günü saat sabahın dokuzuna doğru Bn. Inge Leyle Bakan Körner'le Udet'in emir subayı Albay Max Pendele'yi, Udet'in, Heerstrasse'deki evine çağırdı.

Udet ölmüştü. Kafasına bir kurşun sıkmadan önce yatağının üzerine, duvara kırmızı kalemle şunları yazmıştı:

**«REICH MAREŞALİ GÖRİNG, BENİ NEDEN YÜZÜSTÜ BIRAKTIN?»**

Pendele, bir bez alarak bu suçlamayı sildi. Sonra da böyle yaptığına pişman olacaktı.

Bu arada Körner, Hava Kuvvetleri Perso-

nel Şefi General Kastner'i çağırdı, o da olayı Göring'e haber verdi.

Resmen şu açıklamanın yapılması kararlaştırıldı:

**«General Ernst Udet yeni bir silâhı denerken aldığı ağır bir yara sonucunda vefat etmiştir.»**

Göring asıl gerçek düşüncesini, ölüyü harp divanına vererek ispatladı. Yüksek rütbeli dört yargıç Udet'i canına kıymağa iten nedenleri araştırmak için emir aldılar. Alman Hava Kuvvetleri'nin teknik servisinde birkaç ay süren bir soruşturma yaptıktan sonra kararların Rerchtesgaden'de, 1942 yılının güzünde verdiler. Herhangi bir işlem yapmaktan kaçınılmasını önemle öğütlüyorlardı. Çünkü çok şaşırtıcı ayrıntılar ortaya çıkacaktı.

Bunun üzerine Göring şöyle bağırdı:

— «Udet kendi cezasını kendi eliyle verdiği için çok mutluyum. Hakkında kovuşturma yapmaktan kurtarmış oldu beni.»

Kendisini böylece temize çıkarmış olduğu için de gözleri yaşla doluydu.

### Barbaros harekâtı — Edinilen tecrübeler ve alınan dersler.

1 — 1941 yılının yazı ve güzü boyunca Alman Hava Kuvvetlerinin üçte ikisi Rusya göklerinde savaşa tutuşmuş bulunuyordu. Geri kalanı ise Akdeniz'de ya da Manş Denizi üzerinde İngiltere'yle savaşmaktaydı. Gerçi doğuda elde edilen başarılar büyük ölçüdeydi ama malzeme öylesine yıpranmıştı ki artık yerine yenisini koymak mümkün olamıyor-

du. Avcı ve bombardıman uçaklarının sayısı kaygı verici biçimde azalıyordu. Çamur ve don mevsimi başlamadan önce «Rusya'yı bir yıldırım savaşıyla yenmek hiçbir zaman mümkün olamayacaktı».

2 — Savaşın birkaç cephede birden başlaması ve doğudaki harekât alanının ucsuz bucaksızlığı dolayısiyle Hava Kuvvetleri Komutanlığı'nın yeniden örgütlenmesi çok gerekli bir hâl almıştı ama bu, hiçbir zaman yapılmadı. Aynı zamanda bombardıman uçaklarını, yoğun bir gayretin gösterilmesi gereken tek bir noktada savaşa sokmak için bunların tek bir birlik halinde toplanması yolunda yapılan öneriler de kabul edilmedi. Böyle yapılsaydı kara kuvvetlerini destekleme işi hücum uçaklarıyla uçaksavar birliklerinden oluşan çok sayıdaki birliklere verilecekti.

3 — Bundan da anlaşılacağı üzere hava birlikleri özellikle kara kuvvetlerini destekleme işinde kullanıldı. Almanlar çeşitli nedenlerle hiçbir zaman stratejik bir hava savaşı vermediler. Gerekli niteliklere sâhip bir uzun mesafe bombardıman uçağından yoksun kaldılar. Orta bombardıman uçağı birlikleri tank ve uçak fabrikaları gibi stratejik hedeflere karşı yığın hâlindede kullanılacak yerde, hemen her yanda savaşa sokuldular.

4 — Sovyet uçak üretimi hiçbir engelle karşılaşmaksızın gelişme olanağını bulabildi. Kızılordu birlikleri cephede uğranılan kayıplardan daha yüksek olan, gittikçe artan bir uçak miktarından yararlandılar. Tanklar için de durum aynı oldu. Bunların üretimi, sözgelişi Gorki'de hiçbir aksaklığa uğramadan sürüp gitti. Alman Hava Kuvvetleri'nin

büyük bölümü kara harekâtını doğrudan desteklemekle yetiniyordu.

5 — Birkaç cephede birden savaşmak, Alman Hava Kuvvetleri'nin olanaklarının çok üstündeydi. Hiçbir teknik ilerlemenin gerçekleştirilememesi ve 1941 Kasımında Udet'in ölümüyle sonuçlanan üretim krizi, Alman Başkomutanlığı'nın, savaşın kısa süreceğini sanmakla ne denli yanıldığını ispatlamaktaydı. Başkomutanlık yeni uçak tipleri üzerinde inceleme ve araştırmalar yapacak yerde başarısızlıkları ve teknik gecikmeleri üstüste yığdı. Özellikle batıda, düşmanın uçaklarıyla silâhlarının üstünlük sağladığı eski model uçaklarla yetinmek zorunluğu doğdu.

*Yedinci Bölüm*

# 1942'DEKİ BÜYÜK AKDENİZ SALDIRISI

## «Herkül» e karşı Rommel

28 Kasım 1941'de Mareşal Kesselring Doğu cephesinden ayrıldı ve emrindeki Hava Ordusu'nun bütün kurmay heyetiyle birlikte gidip «Güney Cephesi»nin Başkomutanlığını eline aldı. Hitler'in kazandığı başarıları kıskanan Mussolini, Yunanistan'a saldırabileceğini sanmıştı. Uğradığı bir ilk başarısızlık İngiltere'ye; Almanya'yı müdahale zorunda bırakan güçlü bir durum elde etme olanağını sağlıyordu. Balkanlar seferi başarı kazanmıştı ama ne bahasına!

Herşeyden önce **Barbaros Harekâtı**, yani Rusya'ya saldırı bir ayı aşkın bir süre gecikti, bu da savaşın geleceği üzerinde ağır basacaktı. Girit'e yapılan havadan indirme harekâtı - ki çok pahalı bir zaferdi - Almanların Eben Emael'deki ve Albert Kanalı'ndaki «hava baskınları»nın yarattığı sürprzilerden uzak olduğunu ispatladı. Gelmeleri beklenen ve öldürücü bir ateşle karşılaşan Alman paraşütçüleri, silâhlarıyla cephanelerinin bulunduğu sandıkları bile ele geçiremediler. Umutsuzca bir direniş ve son anda yetişen yardımlar sayesinde kurtuldular. Churchill:

«Savaşın bu kesin dönüm noktasında Girit'te bir zafer çok gereklidir,» diye telgraf çekiyordu ama boşuna. 1 Haziran 1941'de General Wavell, Girit'teki birliklerini geri çeki-

yor, İngiliz Filosu da ağır kayıplara uğradıktan sonra Yunan sularından büsbütün ayrılıyordu. Fakat havadan taşınan silâhlı kuvvetler ve özellikle paraşütçüler öylesine acı çekmişlerdi ki, bütün savaş boyunca artık bu çeşit başka harekât yapılmıyacaktı.

Girit'teki Herakliyon'a yerleşen Alman uçakları Süveyş'ten ve İskenderiye'den kalkarak - Afrika olayları yüzünden büyük bir önem kazanan - Malta Adası'na ikmâl ve iaşe getirmeğe uğraşan İngiliz konvoylarına kök söktürüyorlardı. Gerçekten de İngilizler Malta'dan boyuna müdahaleler yaparak Sirenayka'daki birliklerine ikmâl ve iaşe göndermek zorunda olan İtalyanları büyük ölçüde güçlüklere sokuyorlardı.

Adaya yapılan sürekli bombardımanlar Rommel'in komutasındaki Alman Seferî Kuvvetleri'nin desteklediği Afrika'daki İtalyan ordularına yalnız ayakta durma olanağını değil, Mısırı tehdit ederek İngilizlere tehlikeli saldırılarda bulunmak olanağını da sağlıyordu. Kış ayları boyunca Malta'nın durumu boyuna kötüleşti, öyle ki Churchill, Lord Gort'u Adaya vali olarak gönderirken asık bir yüzle ona:

«Herhalde, Malta'yı düşmana teslim etmek gibi acıklı bir görevi yerine getireceksiniz,» demekten kendini alamadı.

1940'ta Dunkerque'te Lord Gort İngiliz Seferî Kuvvetleri'ni umutsuz bir durumdan kurtarmıştı. 7 Mayıs 1942'de görevine başladığı zaman, Kesselring'in Sicilya'daki hava alanlarının başlattığı büyük hava saldırısı yatışmaya başlamıştı bile. Hitler, Rusya'da kesin bir saldırıya girişebilmek için, kuvvet-

lerini doğuda topluyordu. Fakat, gerçi Malta garnizonu biraz rahat soluk alabilmişti ama onu oluşturan 30.000 asker daha çok uzun yoksunluklara katlanacaklardı.

Malta'daki Kraliyet Hava Kuvvetleri Komutanı Tümgeneral Lloyd şunları anlatıyor:

«Her ay geçtikçe kemerlerimizi daha da sıkıyorduk. Beslenme rejimimiz şöyleydi: Sabahları bir buçuk dilim gayet kötü bir ekmekle biraz reçel yiyorduk. Öğleyin ve akşam da birer dilim ekmekle et konservesi veriyorlardı. İçme suyu, ışık, ısınma herşey tayına bağlanmıştı. En olmayacak şeylerin bile kıtlığı çekilmekteydi. Aç olan, silâhı ve cephanesi bulunmıyan Malta teslim olmanın çârelerini kara kara düşünüyordu.»

20 Nisan günü adaya 47 tane Spitfire uçağı indi. Fakat hemen yapılan bir bombardıman sonucu bunları 20'si yerde tahrip edildi. Nihayet 9 Mayısta İngilizler için bir ilk umut ışığı belirdi. Cezayir hizalarında 64 Spitfire Wasp ve Eagle uçak gemilerinin güvertelerinden havalandılar. Bu sefer onları karşılamak için herşey hazırlanmıştı. Birkaç sâniye içinde hepsi de herbiri için ayrı ayrı hazırlanmış zırhlı garajlara yerleştirildi. Bu garajlarda benzin, cephane ve silâh da vardı. Beş dakika sonra da uçaklar yine havalandılar. Bu 64 Spitfire'dan yalnız üç tanesi eksikti; yolda gelirken suya düşmüşlerdi.

Alman bombardıman uçakları çok geç geldiklerinden bir başka önemli hedefi de kaçırdılar. La Valetta limanında sür'atli bir mayın gemisi olan Welshman demirliydi. İçinde de uçaksavar obüsleri vardı. Yapma dumanlardan bir şey göremeyen Almanlar,

bombalarını rastgele attılar. Yedi saat sonra da bu değerli yük emniyete alınmıştı.

Ada tam olgun bir meyve misali düşmeğe hazır olduğu sırada takviyeler geldi. 2 - 10 Mayıs arasında Kesselring'in hava ordusu Führer'in Doğu Prusya'daki genel karargâhına şu biçimde zafer haberleri ulaştırmıştı:

«Deniz ve hava dayanak noktası olarak Malta savaşdışı edilmiştir.»

Sonraki günler ise işin tam tersi olduğunu gösterdiler. 10 ve 12 Mayısta yaptıkları hava akınları sırasında İtalyanlarla Almanlar, daha önceki beş hafta boyunca kaybettiklerinden çok sayıda bombardıman uçağından oldular. Oysa bu beş hafta boyunca tam 11.500 çıkış yapmışlardı.

İtalyan Dışişleri Bakanı kont Ciano günlüğünde: **«O günler boyunca Almanlar da, biz de Malta üzerinde ağır kayıplara uğradık,»** diye yazıyor.

İngilizler için 12 Mayıs 1942 kesin bir dönüm noktası, Malta'nın zafer günü oldu. Fakat aslında Alman Hava Kuvvetleri'nin elinde az sayıda uçak vardı, büyük saldırı da sona ermişti.

Hitlerin kişisel emri üzerine 77'nci Bombardıman Filosu, Doğu Cephesine gitmek üzere Sicilya'dan ayrıldı. Rusya'da yapılması tasarlanan harekât, eldeki bütün uçakların orada olmalarını gerektiriyordu. 54'üncü Filo'nun birinci grubu Atina yakınındaki Elevsis'te mevzilendi. 26'ıncı Filo'nun üçüncü grubunun Stuka'larıyla 2'nci Filo'nun birinci grubunun gece avcıları Rommel'i desteklemek için Afrika'ya gittiler. Kimi Rusya'ya, kimi

Afrika'ya olmak üzere av uçakları da geri çağırıldı ve bu, tam da gıcır gıcır, yepyeni Spitfire filotillâları peşpeşe Malta'ya yerleştikleri sırada yapıldı.

Nisanda Malta'ya yapılan saldırıyı yönetmiş olan General Lörzer'in elindeki 2'nci Hava Kolordusu böylece har vurulup harman savruldu. Beri yandan ise adadaki savunma araçları her saat daha da güçleniyordu. Alman Başkomutanlığı bir kez daha büyük bir yanlışlık yaptı. Başladığı işi bitirmeden başka işe girişti. Görünüşe göre Almanya'nın soluğu kesilmişti.

Mareşal Kesselring son saldırının, **«Herkül»** harekâtının başlatılmasını, havadan indirme ve denizden çıkarma yapılmasını istiyordu. Malta buna karşı koyamıyacaktı, ama boşuna: «Kolay da olurdu bu,» diye yazıyor anılarında.

Fakat İtalyanlar başka türlü düşünüyorlardı. **«Herkül»** harekâtını mevsimsiz buluyorlar, kuvvetlerinin yeterli olmadığını iddia ediyorlardı.

29 Nisanda Berchtesgaden'de yapılan toplantıda Mussolini: «Bize üç ay lâzım,» demişti. Harekâtı daha erken başlatmak için Hitler'in elinde şüphesiz maddi-manevi olanaklar vardı. Fakat az çok kuşku duyuyordu. Bir çıkarma sırasında yanında İtalyanların bulunacağı düşüncesi hiç hoşuna gitmiyordu. Bu yüzden o da Mussolini'nin görüşüne katıldı. Bu ise Akdeniz için tasarlanan bütün plânların sonu demekti, çünkü olaylar hızlanmıştı.

Gerçekten de Almanlarla İtalyanlar Afrika'da iyice işe girişmeden önce Malta'yı fethetmek gerektiği konusunda uzun süreden

beri anlaşmış bulunuyorlardı. Beri yandan Afrika'daki Alman Ordusu'nun Komutanı olan General Erwin Rommel ise General Ritchie komutasındaki 8'inci İngiliz Ordusu'nun Gazala Cephesi'nde, kendisinin tam karşısında harıl harıl bir saldırı hazırladığını görmekteydi. İngilizler Afrika'da saldırıya geçerek Malta'yı kurtarmak istiyorlardı. Çünkü Alman Hava Kuvvetleri hem Malta'da, hem Sirenayka'da savaşacak kadar güçlü değildi.

Rommel tuzağa düşmüştü. Malta'nın düşmesini beklerse İngilizler onun çöldeki kuvvetlerini silip süpüreceklerdi. İngilizlerden daha atik davranıp saldırıya geçerse Malta onun gerisinde korkunç bir tehdit unsuru olarak kalacak; ikmâl ve iaşe alamayınca da 1941 güzündekine benzer bir felâket olup bitecekti.

«Çöl Tilkisi» için tek bir çözüm yolu vardı ancak: Ritchie'den önce davranarak saldırıya geçmek. Son aylarda aldığı ikmâl ve iaşe ona teşebbüsü ele alma olanağını sağlıyordu. Bir ay yetecek benzini ve cephanesi vardı. Tobruk'u ele geçirirse Mısır sınırı üzerinde durarak Malta'nın düşmesini bekleyecekti.

Görüldüğü gibi Rommel **«Herkül Harekâtı»**na karşı çıkmak şöyle dursun, onu çok gerekli buluyordu. Oysa öldürücü darbeyi ona bu harekât indirecekti.

30 Nisan 1942 günü Hitler'le Mussolini Berchtesgaden'de bir araya gelerek olayların sırasını belirlediler. Tobruk Haziranda, Malta Temmuzda alınacaktı. Bu ikisi ortası çözüm yolu gerçekte kimseyi memnun etmedi.

26 Mayıs günü saat 14'te, çölün kavurucu

güneşi altında Rommel, Gazala Cephesi üzerinde saldırısını başlattı. Yirmi gün süren kıyasıya çarpışmalardan sonra nihayet Sirenayka Muharebesinde üstünlük sağladı. Plânında da öngördüğü gibi, 21 Haziranda Tobruk'u ele geçirdi. Aynı gün, içine kötü kötü bir şeyler doğan Mussolini, Hitler'e bir mektup yazarak: «Aman, Malta'yı unutmayalım sakın,» diye hatırlattı. Fakat bu mektubun yararı yoktu. Çünkü Hitler uzun süredir **«Herkül Harekâtı»**nı ölü doğmuş bir çocuk sayıyordu.



Bununla birlikte 11'inci Hava Kolordusu'nun Başkomutanı olan General Kurt Student Akdeniz'in bu kalesine havadan yapılacak indirmeyi inceden inceye hazırlamıştı. Girit mâcerasından gerekli dersi almış bulunuyordu. Malta'da ne ihtiyatsızlık yapılacaktı, ne de yanlış.

Student sonradan şunları yazmıştı:

**«Düşmanı, Girit'e yapılan saldırılarına göre çok daha iyi tanıyorduk. Uçaktan çekilen çok güzel resimler sâyesinde bütün tahkimatını, kıyı bataryalarını, uçaksavarların yerlerini, sahra istihkâmlarını en ufak ayrıntılarına kadar öğrenmiştik. Hattâ toplarının çapını, derecesi derecesine nereye yöneldiklerini, bütün adanın yüzeyinde olmak üzere, biliyorduk.»**

**«Herkül Harekâtı»**nın başına kont Cavallero adında bir İtalyan mareşali getirilmişti. 30.000 asker, yâni ada garnizonundaki savaşçılara eşit sayıda bir birlik ya paraşütle atlayacak, ya da baskın biçiminde karaya çıka-

caktı. 11'inci Alman Hava Kolordusu'ndan ayrı olarak orada ayrıca Şimşek **«Folgore»** adlı bir İtalyan Paraşütçü Tümeni de vardı. General Bernhard Ramcke bu tümeni Alman yöntemlerine göre eğitip yetiştirmiş, birlik de Kesselring üzerinde çok iyi bir izlenim bırakmıştı. Üstelik bir de **«Superba»** adını taşıyan ve hava yoluyla taşınan bir tümen vardı. Denizden yapılacak çıkarma için en azından altı İtalyan tümeninin, yâni 70.000 kişinin kullanılması öngörülmüştü.

Nitekim General Student de: «Malta'ya karşı Girit'e kullanılandan beş kat daha üstün, ezici bir kuvvetti bu,» demişti.

11'inci Kolordu'nun komutanı olarak hava taşımalarından sorumlu olan General Gerhard Conrad'a ayrıca on grup, yâni yuvarlak hesap 500 tane Ju 52 tipi uçak verilecekti. Sicilya'dan Malta'ya yol kısa idi ve saldırı başlayınca aralıksız olarak taze kuvvetler getirmek için günde gidiş-geliş dört sefer yapılması öngörülebilirdi. Conrad'ın elinde Girit'tekine göre çok daha fazla sayıda plânör vardı. 300 tane DFS 230 tipi plânörün herbiri on kişi, yepyeni bir model olan 200 tane Gotha Go 242 tipi plânörün herbiri de 25 kişi taşıyabiliyordu. 200 kadar plânör pilotu paraşütçü eğitim görmüştü.

Haziran başında, hazırlıkların en civcivli döneminde General Student, Führer'in Doğu Prusya'daki Rastenburg'da bulunan genel karargâhına gelme emrini aldı. Raporunu vermeğe başladı ama Hitler onun sözünü kesti, hemen soru üzerine soru yağdırmaya başladı. Sonunda Student onu Malta'da bir

köprübaşı kurulabileceğini kabul etmek zorunda bırakınca birdenbire öfkelenerek:

— «O zaman ne olacak?» diye bağırdı. «O zaman ne olacak? Ne olacağını ben söyleyeyim: Cebellütarık'taki İngiliz Filosu hemen koşup gelecek. İskenderiye'deki de aynı şeyi yapacak. O zaman görürüz senin İtalyanları! İngilizlerin geldiğini radyodan haber alır almaz hepsi birden savaş gemileriyle, yük gemileriyle kaçıp Sicilya'da saklanacaklar, sen de Malta'da paraşütçülerinle yapayalnız kalacaksın.»

Student yıldırımla çarpılmışcasına kala kalmıştı. Hitler'in yapılmasını istemediği bir iş için aylar boyu ona hazırlıklar yaptırılmıştı demek. İtiraz etmek istedi ama Hitler onun sözünü keserek:

— «İtalya'ya dönmeni istemiyorum. Berlin'de kalacaksın,» dedi.

Görüşme de böylece sona erdi. Şuna da dikkat etmek gerek ki bu görüşme Rommel'in Sirenayka'da vermekte olduğu muharebe henüz kararsız bir dönemde bulunduğu sırada yapılmıştı. İki hafta sonra Tobruk düştü. Almanlar çok miktarda ganimet ele geçirdiler. Bunun üzerine de Rommel bozguna uğrayan düşmanı Nil Nehri kıyılarına dek kovalamak için izin istedi. Hitler'le Alman Orduları Başkomutanlığı nasıl olurdu da bu başarılı ilerleyişi Malta'nın fethine feda edebilirlerdi?

Fakat İtalyanlar itiraz ettiler. İkmâl ve iaşe işinin başlarına çıkaracağı gaileleri düşünüyorlar, bir yıl önceki felâketi korkuyla anısıyorlardı. Bu yüzden de önceden saptanmış olan plânda ayak direyorlardı. Tobruk, Malta, sonra İskenderiye...

21 Haziranda Mussolini, Hitler'e daha önce sözünü ettiğimiz mektubu yazdı. 23 Haziranda da Hitler coşkunluk dolu bir cevap verdi ona. İçinde Malta'nın lâfı bile geçmiyordu hattâ! Hitler «tarihsel ân»ın, «tek fırsat»ın geldiğini bildiriyor; «8'inci İngiliz Ordusu'nu yokedinceye kadar kovalıyacağını ve Mısır'ı İngilizlerin elinden çekip alacağını» anlatıyordu. Buna azmetmişti.

Mektubu şu cafcaflı sözlerle son buluyordu:

**«Zafer tanrıçası öyle bir kuştur ki bir başbuğun başına ancak bir tek defa konar. İnsan onu yakalayamazsa bir daha da hiç ele geçiremez...»**

Mektubu Alman askeri ataşesi General von Rintelen götürmüştü. Onun anlattığına göre, bu son satırları okuyunca Mussolini'nin gözleri ışıldamıştı. General:

«Gözlerini yüzüme dikti,» diyor. «Mısır'a hemen saldırmak, Kahire ile İskenderiye'yi işgal etmek için sabırsızlanıyor, yerinde duramıyordu. O sıralarda henüz Hitler'in stratejisine sonsuz bir güven beslemekte idi. Cavallero aksi yönde birçok sözler söylediyse de hiçbiri kâr etmedi. Malta üzerinde yapılacak harekât Eylüle bırakıldı, böylece de bu tasarı ölmüş oldu.»

Kesselring ise Rommel'in bu saldırısını «delilik» diye nitelemekteydi. Çünkü bitkin bir hâlde olan Rommel orduları, Mısır'da düşmanın elinde sapasağlam halde duran hava üslerine saldırmaktaydılar. Fakat Hitler, Mussolini kadar sözünü sakınmadı, Kesselring'e radyo ile sert bir emir verdi, her türlü eleşti-

riden sakınmasını, Rommel'i vargücüyle desteklemesini istedi.

Rommel on gün sonra Nil'in kıyısında olacağını sanıyordu. Nitekim sekiz gün daha ilerledikten sonra Kahire'den 200 kilometre uzakta olan ve adını da henüz kimsenin duymamış olduğu El Alemeyn köyüne ulaştı. Saldırısı da orada durdu. Günlerden 30 Hazirandı. Saldırıya 23 Mayıs günü, 750 kilometre daha batıya, Gazala Cephesi üzerinde başlamış, bu da çok büyük umutlar uyandırmıştı..



3 Haziran 1942 günü Sirenkaya Savaşı henüz kararsızlıklarla dolu olduğu halde sürüp gidiyordu. Saldırının ikinci gününden beri Rommel ve zırhlı tümenleri düşman hatları gerisinde harekâtta bulunuyorlardı. İtalyanların cepheden yaptıkları şaşırtmaca bir saldırıdan sonra Rommel çöl doğrultusundan bir çevirme hareketi yaparak İngilizlerin gerilerine sarkmıştı. Fakat Gazala'daki mevzileri, çevirseler bile zaptetmek olanaksızdı. Çevrelerinde 65 kilometre uzunluğunda bir mayın çemberi ve çöl ortasında yapılmış sıra sıra tabyalar vardı. Bu küçük kaleler her yönden savunulabilecek mukavemet merkezleriydi. Bunların sonuncusu da düşmedikçe Rommel hiçbir hareket serbestliğine sâhip olamıyacaktı. Sonuncusu ise Bir-Hakeim'di. Orada da Hür Fransa'nın General König komutasındaki 1'inci Tugayı vargücüyle direniyordu.

Bir-Hakeim tam dokuz gün dayandı. Tam dokuz gün de Rommel yerinde saydı durdu.

Stuka'ları getirtmek gerekiyordu. 3 Hazi-

ran günü Yarbay Walter Sigel komutasındaki 3'üncü Filo Bir-Hakeim üzerine ilk kez olarak kitle halinde bir saldırı yaptı. Yukarıdan bakınca üç kilometrelik çapıyla kale, herhangi bir çöl parçasını andırıyordu. Fransızların buraya gömülmüş olmaları ve yerlerinden sökülüp atılamamaları inanılacak şey değildi.

Bombalar yağmur gibi yağıyordu ama çölün kumu bunların etkisini azaltıyordu. Yalnız tam isabetler mevzileri yıkabiliyordu. Yerde ise saldırganlar bu bomba yağmurunun düşmanda uyandırdığı kargaşalıktan yararlanamıyorlardı. Kaleyi zaptedecek kadar güçleri yoktu.

Öğleden biraz sonra ikinci bir Stuka dalgası Derne'den Bir-Hakeim yönünde uçuşa geçti. Hantal ve yavaş olan Ju 87'leri 27'inci Avcı Filosu'nun birinci grubuna bağlı Messerchmitt'ler koruyordu.

Saat 12,22'ye doğru bir Curtiss Filotillâsı Stuka'lara saldırdı. Hemen ardından da 5'inci Güney Afrika Filotillâsı'nın Tomahawk'ları göründüler.

Onların arkalarında birdenbire iki tane Messerchmitt peydah oldu. Birincisi Afrika'daki bütün Alman ordusuna ün salmış olan **Sarı 14** diye ad takılmış uçaktı. Onu da Erbaş Rainer Pöttgen'in uçağı izliyordu.

İngiliz uçakları bir eğri çizdiler. Uzaktan sarı Messerschmitt'in, sonuncunun peşine takıldığı, birden yavaşladığı yaylım ateşi açtığı görüldü. İngiliz sol kanadı üzerine yattıktan sonra alevler içinde düştü. Derken sıra bir ikincisi, bir üçüncüsü, bir dördüncü, bir beşinci, bir altıncı İngilize geldi...

Pöttgen şunları anlatıyor: «Bir yandan Sarı 14'ün gerilerini korurken öbür yandan da çabucak düşen uçakları sayıyor; . düştükleri saati ve yeri tam tamına işaretliyordum.»

Sonra kendi müfreze komutanından övgüyle sözederek şunları ekliyordu:

— «Düşmanın bir eğri çizince nerede olacağını anlamakta inanılmaz bir yeteneğe sâhipti. O, ateş eder etmez ben düşman uçağına bakıyordum artık. Yaylım ateşi motorun hizasından geçiyor, kabinde son buluyordu. Bir tek el fazla ateş etmiyordu...»

Bunu da tek bir kişi yapabilir ancak. Bir eğrinin içine ateş edip de - birincisi saat 12,22-de, sonuncusu saat 12,33'te olmak üzere - peşpeşe altı düşman uçağını düşürebilmek için Sarı 14'ün pilotu, av pilotlarının yıldızı, dünyanın belki en iyi havacısı olmak gerek ki bu, Teğmen Marseille (Marsey)'di.

### «Afrika Yıldızı»

13 Aralık 1919'da doğan Hans - Joachim Marseille, tam bir Berlinliydi. 1941 yılının baharında Yüzbaşı Eduard Neumann'ın komutasındaki 27'nci Av Filosu'nun birinci grubuyla öğrenci subay olarak Kuzey Afrika'ya gitti. Bu yabancı diyardaki ilk serüveni, genç av pilotunun aldırmazlığını ve sevimliliğini gösteren tipik bir olaydır.

Trablus'tan Gazala Cephesi'ne gittiği sırada kullandığı Me 109'un motoru ârızalanmıştı. Hedefe 800 kilometre kadar uzakta, çölün ortasına rastgele iniş yaptı. O bir kum düzlüğünün üzerine sağ salim inene dek Filotillâ üzerinde uçtu. Sonra yeniden doğuya yöneldi.

Zavallının kendi başının çâresine kendisinin bakması gerekiyordu. İlk olarak bir İtalyan kamyonunda yarım gün geçirdi, ona göre bu kamyon çok yavaş ilerliyordu. İlk geldiği havaalanında talihini denedi ama boşuna. Bingazi'ye gidecek hiçbir uçak yoktu. Sonunda ikmâl ve iaşe servesinin lojistik şubesine komuta eden, kurmay heyetinden bir generalin yanına âdeta zorla girmeği başardı. «Ben müfreze komutanıyım, hemen cephede bulunmam gerek,» dedi.

Genç öğrenci subayın çoşkunluğu, kabına sığmazlığı generale belki de kendi gençliğini hatırlattı. Kendi (Opel Admiral) arabasıyla şoförünü av pilotnun emrine verdi.

Bütün kurmay heyetinin ağzı bir karış açık kaldı bu yüzden. Yalnız, general şunları da söyledi:

— «Bak, Marseille, sana arabamı veriyorum ama sen de bana elli tane zafer borçlusun.»

— «Başüstüne, Generalim.»

Bunu söylerken de gayet ciddiydi!

Yolculuk bütün gece sürdü. Bindiği general arabası ertesi gün alâyı vâlâ ile Gazala Hava Alanı'na girdi. Filotilla Komutanı Yüzbaşı Gerhard Homuth gözlerine inanamıyordu. Çünkü Bingazi'ye uğramış, orada da bir gece kalmış olan uçakları iki saat önce gelmişlerdi. Marseille, arkadaşlarının Me 109 uçaklarıyla aştıkları 800 kilometreyi karadan hemen hemen aynı hızla aşmıştı. Hiç vakit kaybetmemişti.

Onun bir başka belirli vasfı da şuydu: Yolculuk sırasında Opel'e Derne'de benzin dol-

durtmuş, bu duruştan yararlanarak aylığını almıştı. Mutemet verdiği parayı onun maaş cüzdanına yazmak istemiş, Marseille:

— «Yooo, bu sayfaya yazma rica ederim! Orayı boş bırak!» demişti.

Savaş boyunca alınan nişanların, madalyaların yazılacağı sayfaydı bu. Daha şimdiden Marseille'in 1'inci sınıf demirhaç nişanını aldığı yazılıydı o sayfada. Mutemet kuşkulu gözlerle delikanlının yüzüne baktı:

— «Yâni yakında 1'inci sınıf demirhaç nişanından daha yüksek bir şey alacağını mı sanıyorsun?» dedi.

— «Ona ne şüphe?»

Mutemet sayfayı çevirdi, gülerek:

— «Hah,» dedi. «Şimdi de «kılıçlı meşe yaprağı»nı ekleyecek kadar yer var burda.»

21 yaşındayken, Joachim Marseille «Alman Hava Kuvvetleri'nin en yaşlı öğrenci subayı» diye ad takmıştı kendine. Çoktan asteğmen olması gerekiyordu ama pilotajdan aldığı kötü notlar, yolunu tıkamıştı. Eğitim saatlerinde yapılan kaytarmalarla şakalar ve disipline uymıyan davranışlar, birlik komutanlarının hiç hoş görmedikleri şeylerdir. «Pilotajda disiplinsizlik»... Bu acayip kayıt onun hiçbir yerde peşini bırakmıyor, her yeni komutanın kuşkusunu uyandırıyordu. Hem de cephedeki davranışına, Manş Denizi üzerinde İngiliz av uçaklarına karşı kazandığı ilk zaferlere rağmen...

Burada, Afrika'da ise Marseille ne biçim adam olduğunu ispatlamak, göstermek istiyordu. Tobruk üzerinde, filotillanın bu yeni harekât alanındaki ilk zaferini o kazandı. Bu,

hayra alâmet gibi görünüyordu. Fakat Marseille'e bakılırsa herşey çok yavaş yürümekteydi. O şansı da, zaferi de zorlamak istiyor, düşman uçaklarının arasına gözü pekçe atılıyor, çoğu zaman uçağı mermilerden kalbura dönmüş olduğu halde geri geliyordu.

Her zaman şansına güveniyordu. Bir seferinde tam öne doğru eğildiği sırada bir İngiliz Hurricane uçağının ağır makineliyle açtığı bir salvo, başını dayadığı meşin dayanağı delmişti.

Tobruk üzerinde yaptığı bir hava savaşından sonra iki cephe hattının arasındaki boş alana inmiş, fakat savaş vererek Alman cephesine dönmüştü. Delik deşik olan, ama yine de işleyen motoruyla Messerschmitt'ini alana getirme işini başarmıştı. Hem de önündeki cam, sıçrayan yağlardan hiçbir şeyi göstermez hale gelmişken. Fakat bu böyle sürüp gidemezdi artık. Grup Komutanı onu yanına çağırdı:

— «Hâlâ yaşıyorsun ama kurnaz olduğun için değil, çok talihli olduğun için,» dedi. «Yalnız, işlerin hep böyle gideceğini sakın sanma. İnsan uçağının motorunu da zorlamamalı, şansını da.»

Yüzbaşı Neumann genç pilottaki ele avuca sığmaz savaşkanlığı içinde gizli olan gücü ve ustalığı sezmişti. Yalnız bunları ayarlamak, haleyola sokmak gerekiyordu. Eğitimci olarak kendisine düşen görevin iyice farkında olan Neumann, ondaki yaşına özgü bu coşkunluğu dizginlemeğe kalkışacak yerde, yiğitliğine soğukkanlılığı ve kendine hâkim olmayı da eklemek gerektiğini anlıyordu.

Marseille de anlayış gösterdi. Düzeleceği-

ne, değişeceğine söz verdi. Fakat taktik konusunda hiç söz dinlemiyordu. Genç havacılara öğretilen şuydu: Önce düşmana yetişip onu yakalamak, sonra da ona arkadan saldırmak gerekti. Marseille ise düşmana hep arkadan saldırmak istemiyordu. Onun fikrince insan pilotlukta öylesine ustalaşmalıydı ki yalnız dümdüz uçarken değil bir eğri çizerken, yükselirken yahut akrobasi yaparken de ateş edebilmeliydi.

Bu işi yapacak hiç kimse yoktu ve böylesi hareketler yapıldığı sırada mermiler genel olarak düşmanın çok uzağından geçiyordu. Fakat Marseille'de mesafe ve zaman duyusu vardı. Kendini çetin bir eğitime tâbi tuttuktan sonra her durumda izlenecek yöntemi belirleme olanağını buldu. 3'üncü Filotillâ yanaşık düzende herhangi bir görevden döndüğü sırada, o çoğu zaman canının istediği hareketleri yapmak için izin istiyor, arkadaşlarının çevresinde gidip geliyor, mümkün olan her yönden onlara yaklaşıyor ve hemen her seferinde de isabet kaydediyordu.

Bu ustalık derecesine erişmek için uzun süre, 1941 yılının bütün yazı boyunca çalışması gerekmişti. Sonra, 24 Eylül günü beş düşman uçağını düşürdü. Sabahleyin bir Martin - Maryland düşürmüştü. Öğleden sonra da, yarım saat süren kıyasıya bir savaştan sonra, dört tane Hurricane düşürdü.

O gün Asteğmenliğe yükseltilen Marseille düşman kolunun üzerine çullanmış, onu dağıtıncaya dek saldırılarına hep yeniden başlamış, her durumdayken de ateş etmişti. Sonuncusunu da Sidi-Barani üzerine düşürdü. Bu, onun yirmiüçüncü zaferiydi.

Akşam, arkadaşı Hans - Arnold Stahlschmidt (Ştalşmit)e: «İşin dalaveresini çaktım galiba,» dedi.

Derken sürekli yağmurlar başladı. Hava alanları gerçek bir su baskınına uğramış, görünmez olmuştu. Bunun üzerine İngilizler sonbahar saldırılarını başlattılar. Rommel bir kez daha yola çıktığı mevzilere dönmek zorunda kaldı.

Fakat Marseille hiçbir şeye aldırmadan uçuyordu. 24 Şubat 1942'de kırksekizinci zaferini kazanarak şövalye haçını aldı. Nisanda Teğmen, Haziran başında da 3'üncü Filotilla Komutanı oldu. Aynı zamanda Yüzbaşı Homuth birinci grubun komutanlığını üstlendi. Binbaşı Neumann da 27'nci Av Filosu'nun Komutanı oldu. Bu filo Rommel'in kesin saldırısını desteklesin diye tümüyle Afrika'da savaşa sokuldu.

Bunun üzerine Afrika göklerinde herkes Teğmen Joachim Marseille'in yıldızının parladığını gördü. **Sarı 14** diye adlandırılan uçağı, Alman ve İtalyan askerleri için Rommel'in Komuta Tankı kadar ünlüydü.

3 Haziran 1942 günü Marseille'i Gazala cephesinde, oniki dakikadan daha kısa bir süre içinde güney Afrika Hava Kuvvetleri'nin 5'inci Filotillâsı'nın altı tane Curtiss - Tomahowk'ını düşürürken görmüştük, Güney Afrikalılar Bir-Hakeim'den 3'üncü Filonun güçlü bir birliğini uzaklaştırmak istiyorlardı. Bombalar hedefe isabet etmişti ama Gazala hattının güneydeki dayanak noktası olan Bir-Hakeim yine de düşmedi. Fransızlar 1.200 sahra istihkâmı, blokhavzları, tanksavar ve uçaksavar topları, geniş mayın tarlalarıyla

çok iyi düzenlenen bu esaslı dayanak noktasını vargüçleriyle savunuyorlardı.

Bir-Hakeim dayandığı sürece Rommel olduğu yere mıhlandı, bütün saldırı plânı da çöküp yıkıldı. Hava Kuvvetleri Komutanı olan General Hoffman von Waldau'dan her gün gittikçe daha güçlü Stuka desteği yapmasını istiyordu.

Fakat düşman da işin farkındaydı. İngiliz Hava Tümgenerali Conningham avcı, av-bombardıman ve bombardıman filotillâlarını Almanların üstüne sürüyordu. 3'üncü Stuka Filosu ağır kayıplara uğramış, Bir-Hakeim üzerinde bir hafta içinde 14 tane Ju 87 kaybetmişti. İşin daha kötüsü bu bombardımanların yarattıkları etkinin boşa gidişiydi. Peşlerinden yığın halinde hiçbir saldırı gelmiyordu çünkü.

Rommel, şeflerin takazalarına aldırmıyor, çöl kalesine saldıran birliklerini yeterince takviye etmemekte inat ediyordu. Çok öfkelenen General von Waldau sonunda Mareşal Kesselring'e başvurmuş: «Kara-hava kuvvetleri arasındaki koordinasyon yokluğu her Stuka saldırısını yararsız hale sokuyor, üstelik önemli kayıplara da yol açıyor,» diye haber vermişti.

Kesselring, Rommel'i fena halde azarladı: «Bu böyle sürüp gidemez artık,» dedi. Bunun üzerine Rommel hemen 135'inci Uçaksavar Alayı'nı savaşa soktu. Bu Alay Almanların doğu kanadına yapılan zorlu tank karşı hücümlarını püskürttü. Fakat Bir-Hakeim hâlâ dayanıyordu. Sonunda Rommel kuzeye doğru yola çıkarmış olduğu hücum birliklerini geri çağırmak zorunda kaldı. Bu kahrolası

kalenin hakkından gelmek gerekiyordu. Ondan sonra da boyuna tekrarlanan saldırılar sayesinde yavaş yavaş ilerlemeye başladı.

9 Haziranda, Alman-İtalyan saldırısının başlayışından ondört gün sonra Stuka'lar Bir-Hakeim'i dövmeye devam ediyorlardı. Kalenin iki kilometre kuzeyinde, attıkları bombalar önemli bir topçu mevziini çökertti. Akşam Waldau, Rommel'e şu haberi verdi: «Bugünden başlıyarak, kara harekâtını desteklemekle görevli 1.030 uçak, Bir-Hakeim'e karşı savaşa sokulmuştur.» Fakat bu da yetmedi. Ertesi 10 Haziran günü eldeki bütün bombardıman uçaklarıyla üç tane büyük akın hazırlandı, ayrıca Kesselring Yunanistan ve Girit'teki Ju 88'leri de çağırdı.

Sis ve toz birinci akını engelledi. Pilotlar düşman birliklerini Alman birliklerinden ayırdedemiyorlardı. Öğleye doğru Stuka'lar yeniden saldırıya geçtiler. Saldırı birbirini izleyen oniki dalga hâlinde akşama kadar sürdü. Yüzyirmi dört Ju 87 ile yetmişaltı Ju 88, birkaç kilometre karelik bir alan üzerine çullandılar da çullandılar.

Bombaları tam hedefe düştü. Fransızların mevzileri üzerine tam 140 ton bomba atıldı. Hemen peşinden de, patlamaların yol açtıkları kumlarla toz duman dağılmadan piyadelerle istihkâmcılar hemen ileriye atılıyorlardı.

Bu muazzam hava harekâtını yüzaltmış sekiz Messerschmitt korumaktaydı. Spitfire uçakları da ilk kez olarak Afrika göklerinde boy gösterdiler. Teğmen Marseille zaten epey uzun olan zaferler listesine, düşürdüğü dört

uçağı daha ekledi. Kazandığı zaferlerin sayısı seksen biri bulmuştu.

Bir-Hakeim'in saatleri artık sayılıydı. Fakat geceleyin general König eli silâh tutan askerlerle Alman hatlarını bir kez daha yarıyor ve savaşarak İngiliz kıtalarıyla birleşiyordu. 11 Haziran sabahı da kalenin üzerinde beyaz bayrak dalgalanıyordu.

Rommel nihayet ordusunun gerilerini güven altına almıştı.

Kuzey yönünde üç gün süren aralıksız bir ilerleyişten sonra General Ritchie'yi teması kesmek ve gerilemek zorunda bıraktı. Sirenayka Savaşı Alman zaferiyle sonuçlandı. İngiliz kıtalarının bir bölümü Tobruk'a doğru çekildi. Fakat büyük çoğunluk doğu yönünde yoluna devam etti. Rommel de aynı şeyi yapar gibi göründü ve Mısır sınırı doğrultusunda düşmanın arkasından ileriye atıldı.

Bunlar olup biterken, yenilen düşmanın bu kovalanışına paralel olarak göklerde de şaşırtıcı bir başka kovalamaca olup bitiyordu. 27'nci Filo'nun 3'üncü Filotilla'sının Komutanı Teğmen Marseille'in başlattığı kovalamacaydı bu. Marseille durmadan yeni yeni zaferler kazanıyordu. 4 Haziran günü Kesselring «**meşe yaprakları nişanı**»nı kendi eliyle ona verdi ama bir hafta sonra Marseille bunu düşünmüyordu artık. Her sabah **Sarı 14**'üne biniyor, uçağının bakımıyla uğraşan çavuşa şakacıktan, düşüreceği her uçak için 50 İtalyan literi ödeyeceğine söz veriyor, «Fakat bir şartla: Uçağım şafak sökmeden hazır olmalı,» diyordu.

Çavuş Schulte babacan bir tavırla gülüm-

seyerek: «Vazgeçin Teğmenim, sonra iflâs edersiniz!» Diyordu.

Marseille şimdi insana rüya gibi gelen bir güvenle, hemen hemen bilinç dışı olarak kullanıyordu uçağını. Görünüşe göre uçağı da onun komutlarına otomatik olarak, hemen cevap vermekteydi. O da bütün dikkatini düşman üzerinde yoğunlaştırıyordu. Bu haftalar boyunca düşmanların pek azı kurtulabilmişti onun elinden.

İngiliz ordusu El Alemeyn'e kadar gerilediği sırada Marseille de beş gün içinde on yeni zafer daha kazanmış, zaferlerinin sayısı 91'i bulmuştu. Filo'daki mürettebat yüzüncü kurbanını hangi gün, hangi saatte düşüreceği üzerine bahse tutuşuyorlardı.

Bir akşam Filo Komutanı'nın düzenlediği bir eğlentide bir arkadaşı ona: «Eeeey, Joachim, kılıçlı meşe yapraklarını ne zaman kazanacaksın?» Diye sormuştu.

O da gülerek: «Yarın değil öbür gün,» diye cevap verdi.

Hiçbir iddiası yoktu. Başarıları başını döndürmüyor; iyi arkadaş, sâdık dost olarak kalıyordu hep. Filo Komutanı'ndan en küçük rütbeli yer personeline kadar herkes bu sarışın, uzun boylu delikanlıya tapıyordu. «Bizim Joachim,» diyorlardı da başka şey demiyorlardı.

Ertesi sabah 3'üncü Filotillâ iki kez havalandı ama Marseille düşmanla hiçbir temas kuramadı. Öğleden sonra «serbest av» harekâtı yapıldı, sonra uçaklar Gazala'daki yeni alana indiler. Yer personeli akşam üzeri geldikleri zaman, Marseille'e uçuşlarında arka-

daşlık eden erbaş Pöttgen ışıldıyan bir yüzle karşıladı onları:

— «Dört tane daha düşürdü,» dedi.

Bütün bu zaferlere tanık olan Pöttgen, kendi Filotilla Komutanı'nın düşürdüğü uçakların hesabını tutuyor, düşüş yerlerini gözlüyor, tam saatini not ediyordu. Herkes şaka yollu: «Uçan hesap makinesi» diyordu ona. Fakat bazen Marseille'in göremediği bir düşman tarafından tehdit edildiği oluyor, Pöttgen'in uyarıları çoğu zaman onun hayatını kurtarıyordu. Buna karşılık da Marseille, Hurricane'lar peşine takıldılar mı, çoğu kez sâdık arkadaşını kötü bir durumdan kurtarıyordu.

Herkes sabırsızlıkla yarın olsun diye bekliyordu. Marseille 95'inci uçağını düşürmüştü. Sözünde durarak yüzüncü zaferini de kazanacak mıydı?

17 Haziran günü 27'nci Filo'nun tümüne serbest av görevi verildi. İngiliz uçakları yere sürtünürcesine alçaktan uçarak Alman öncülerine, özellikle 27'nci Zırhlı Tümen'e saldırıyorlar, onları güç durumda bırakıyorlardı. Gazala Hava Alanı da ağır bir bombardımana uğramış, yedi tane Me 109 yerde tahrip edilmişti.

Ya Marseille? Çıktığı avdan neler getirecekti bu sabah? Saat 12,35'te filotillası cepheden döndü. **Sarı 14** en başta uçuyordu. Alanın üzerinde bir tur yaptı, kanatlarıyla üç kez selâm verdi. Üç zafer kazanmıştı! Sonra bir tur daha yaptı, üç kez daha selâm verdi. Altı zafer kazanmıştı. İnanılır şey değildi bu! Önceden haber verdiği saatte Merseille 101 tane düşman uçağı düşürmüştü.

Alanda herkes işini gücünü bıraktı yere inen uçağa doğru koştu. Hepsi «Joachim'lerini» omuzlarında taşımak istiyorlardı. Onun yanına ilk gelen, makinisti oldu, kemerini çözdü. Fakat Marseille bezgin bir tavırla itti onu. Yerinde oturuyor, güçlükle soluk alıyordu. Yüzü kurşunî bir renk almış, taş kesilmişti sanki. Başlığını çıkardı, alnı ter içindeydi.

Hepsi de anlamışlardı: Artık dermanı kalmamıştı o zaman hep birden onun yaptığı ölçüsüz çabaları hatırladılar. Uçuyor, ateş ediyor, savaşıyor, öldürüyor, bunu da hiç durup dinlenmeden yapıyordu... Şimdi karşılarında bitkin bir adam vardı.

Fakat bu, ancak birkaç dakika sürdü. İlk sigarasını yaktığı sırada eli hâlâ titriyordu. Geçirdiği bitkinliği yenmiş, yeniden herkesin tanıdığı güler yüzlü av pilotu oluvermişti. Fakat gelecek görevin ne olduğunu sormak için gittiğinde Neumann:

— «Yarın izne çıkıyorsun,» diye karşılık verdi.

Marseille itiraz edecek oldu. Tam Tobruk Savaşı'ndan önce izne çıkmak ne demekti? Hem de Alman saldırısının en civcivli yerinde, eli altındaki bütün askerlerin kendisine ihtiyacı olduğu bir sırada!

Neumann hiç istifini bozmuyordu:

— «Hemen git!» dedi. «Sonra, şu da Führer'in genel karargâhından gelen bir emir. Oraya da uğra, meşe yapraklarınla kılıçlarını al!»

Derne'deki mutemet, maaş cüzdanında nişanlar için boş bıraktığı yerin bu kadar ça-

buk dolacağını aklından geçirmiyordu muhakkak.

Marseille iki ayı aşkın bir süre görevinden uzak kaldı. Afrika Savaşı da kesin bir gidiş edindi.



17 Haziran 1942 günü El Adem Kalesi düştü ve İtalyan «Ariete» zırhlı tümenleri Afrika'daki bütün Alman ordusuyla birlikte Tobruk'u geride bırakarak doğu, yâni Mısır sınırı yönünde ileriye atıldılar. Fakat bu, Rommel'in uyguladığı bir şaşırtmacadan ibaretti. Tobruk Garnizonu'nu uyutmak istiyordu. Zaten Gambut'un daha önce işgal edilmiş olması da Kraliyet Hava Kuvvetleri'ni müdahale etmek için kullanabileceği alanlardan yoksun bırakmıştı.

Gambut 18 Haziranda alındı. Yer personeli son anda kaçabildi. Tobruk üzerinde gökleri artık hiçbir İngiliz uçağı tehdit etmiyordu. Sonra Rommel birden yüz-geri ederek Tobruk'a arka kapıdan saldırdı.

Bu kez kara saldırısı hava bombardımanıyla aynı âna rastlamıştı. 20 Haziran günü saat sabahın 5,20'sinde 3'üncü Filo'daki Stuka'ların birinci grubu kalenin güney doğu çıkıntısını koruyan dikenli telleri ezerek mayın tarlalarının içinden yaklaşmayı sağlıyan bir geçit açtı. Birkaç kilometre genişliğinde olan bu gediğin içine Alman ve İtalyan piyadesi hemen saldırdı.

İlk dalgayı bir ikincisi, 1'inci Eğitim Filosu'nunki izledi. Filonun Ju 88'leri Alman mevzilerinin tam karşısındaki topçu mevzilerine bomba yağdırdılar. Sonra 3'üncü dal-

gayı oluşturan ikişer kişilik Me 110'lar yâni 25'inci Filo yalama uçuşla ağır makineli, uçaksavar ve tanksavar yuvalarının üzerlerinden geçerek bunları susturdular.

Onların peşinden İtalyanların «Settore Est»lerindeki Fiat Cr 42 tipi avcı - bombardıman uçakları, Albay Grandinetti'nin komutası altında çıka geldiler. Birinci bombanın atılışından birbuçuk saat sonra 3'üncü Filonun Stuka'ları yine saldırıya geçtiler. Herşey yeniden başladı. Bombalar kara birliklerinin saldırısının sınırlanmış olduğu dar kesimin üzerine yağmaya devam etti.

Mavi dumanla verilen işaretler Alman Hava Kuvvetleri'ne hücum birliklerinin ulaştıkları en ileri noktayı bildiriyorlardı. Duman çıkaran başka bombalar da sağda ve solda gediğin sınırını çiziyorlardı. İzli mermiler, uçakların yoketmeleri gereken münferit hedefleri gösteriyorlardı. Bu sefer hava-kara işbirliği mükemmeldi.

Birinci tahkimli kuşağın istihkâmları göğüs göğüse cereyan eden korkunç bir çarpışmadan sonra düştü. Saat 8'de istihkâmcılar geniş tanksavar hendeğinin üzerine köprüler kurdular. Zırhlı birlikler bunlara doğru atıldılar. Öğle üzeri Sıdi Mahmud'daki yol kavşağına ulaştılar. Rommel Tobruk'un ta içerisine doğru gittikçe daha derinliğine yaklaşıyordu.

Alman Hava Kuvvetleri de şimdi Pilastrino ve Solaro tabyalarına, hava alanına, limandaki gemilere çullanıyordu. Kale komutanı olan güney Afrikalı General Klopper bombalar altında komuta postasını terkediyor, böylece birliklerini yönetme olanağını

tümüyle yitirmiş oluyordu. O akşamda Kahire'ye durumun umutsuz olduğunu bildiriyordu.

Ertesi sabah saat 5'e doğru Rommel, Tobruk'a girdi. Saat 9,20'de General Klopper teslim oldu. 1941'de kale yirmisekiz hafta boyunca bütün saldırılara dayanmıştı. Bu sefer ise yirmisekiz saatte düşmüş bulunuyordu.

Rommel Mareşalliğe yükseltildi. Şânın, ünün doruğuna erişmişti artık. Ancak, birlikleri dört hafta boyunca çetin çarpışmalar yapmışlardı ama ne onlara, ne kendine dinlenme fırsatı vermişti. Onları yine doğu yönünde ilerletti. Şimdi bunun tam sırasıydı, bir daha bu fırsat ele geçmezdi. Düşmanın bitkinliğinden yararlanarak onu Nil Nehri'ne kadar kovalamak, Kahire'ye varmak gerekiyordu. Rommel'in istediği, tam bir zafer kazanmaktı.

26 Haziranda, Afrika'da Alman Ordusu, Mersa - Matruh'a saldırmaya başladığı sırada «Malta mı? Kahire mi?» sorusu bir kez daha ortaya çıktı. Sidi Barani'de mareşallerin ünlü buluşması yapıldı. Alman tarafından Kesselring ve Rommel, İtalyan tarafından Bastico ve Cavallero bir araya geldiler. Rommel on gün içinde Nil Nehri'ne ulaşma işini üzerine alıyor, ve şöyle diyordu:

— «İngilizler bozguna uğradılar. Toparlanmalarına fırsat vermeyelim; Nil'e doğru saldırıyı geciktirirsek yeni kuvvetlere ihtiyacımız olur. Ağır kayıplara uğrarız. Tobruk'ta elde ettiğimiz ganimetler sayesinde yeterince ikmâl ve iaşemiz var. Şimdi de bütün kuvvetlerimizi, özellikle Hava Kuvvetleri'ni başlıca çabanın yapılması gereken nokta

üzerine toplıyalım. Bu nokta da burasıdır, yâni Mısır'dır.»

Kesselring itiraz etti. Ona göre eğer ilerlemeye devam edilirse ikmâl ve iaşe sorunu önemini olduğu gibi koruyordu:

— «Hava Kuvvetleri'nin dinlenmeye çok ihtiyacı var,» dedi. «Pilotlarımın hiç hali kalmadı. Uçaklarımın revizyondan geçmesi gerek. Bir havacı olarak, sapasağlam duran hava üslerine böyle gözü kapalı saldırmanın delilik olduğuna inanıyorum. Hava Kuvvetleriy'le yapılan işbirliği kesin bir katkı sağladığına göre, sırf bu bakımdan, Kahire yönündeki saldırının sürdürülmesine 'evet' dememek durumundayım.»

Rommel kendi görüşü üzerinde şiddetle ayak diredi. Başkomutanlığı sırf şekil bakımından yürütmekte olan Bastico ile Cavallero da ona hak verdiler.

Mussolini de öyle yaptı. Afrika'ya gitmek için uçağını hazırlatmıştı bile. Kahire'ye kıtalarının başında, bir kır ata binmiş olduğu halde girmek istiyordu!

Sonunda Hitler işe karıştı. Kesselring'e bir telgraf çekerek Rommel'in plânlarına herhangi yeni bir karışmada bulunmasını yasakladı. Bu da Kuzey Afrika'daki Alman Ordusu için felâketin başlangıcı oldu.

27'nci Avcı Filosu'nun Komutanı olan Binbaşı Neumann bunu şöyle anlatıyor: «Bu kovalamaca bitkin haldeki askerlerce yapılıyordu. Altyapımızdaki yetersizlikler yüzünden düşmanı izlemek işini artık başaramıyorduk.»

Bununla birlikte Hava Kuvvetleri Komu-

tanlığı Marsa Matruh ve El Alemeyn çevresindeki savaşlara bütün kuvvetlerini sürdü. 1'inci Eğitim Filosu, İngiliz levazım depolarına saldırdı. 3'üncü Filo'nun Stuka'ları, İngiliz cephesinin ardında hareket halinde bulunan birliklere çullandılar. 27'nci Avcı Filosu'nun tarihinde şunlar okunmaktadır:

**«Av uçakları 26 Haziran günü Sidi Barani'ye gelince geniş ölçüde çaba göstermek zorunda kaldılar. Filonun geri kalanı görünürlerde yoktu, benzin dolu bir sarnıç arabası gelmişti yalnız. Pilotlar aç karnına savaşmak zorunda kaldılar.»**

Fakat o akşam Asteğmen Körner yine de düşmanın beş uçağını düşürecekti. Asteğmenlerden Stahlschmidt ile Schrör de üçer düşman uçağı düşüreceklerdi. Ertesi sabah daha ileriye doğru, Bir El Atlas'a kadar yer değiştirildi. İki gün sonra da Fuka'ya yerleşildi ama orada benzin olmadığı için bütün gruplar oldukları yerde mıhlı kaldılar.

Cephenin öbür yanında ise Kraliyet Hava Kuvvetleri günden güne güçleniyordu. Şimdi çok mükemmel olan Mısır hava alanlarından havalanmaktaydılar. Rommel'in birlikleri Mısır'ın içlerine doğru ilerledikçe İngiliz uçaklarını yalama uçuşla yaptıkları saldırıların kendilerine gittikçe daha büyük kayıplar verdirdiğini farketmeye başlıyorlardı.

30 Haziran günü çıkan sert kum fırtınaları bombardıman uçaklarıyla Stuka'ların El Alemeyn'deki İngiliz mevzilerine saldırmak için Fuka'dan havalanmalarına engel oldular. Tam üç gün Rommel uğraştı durdu. Bir yarma hareketi yapmaya çalıştı. Sonra birdenbire birlikler bir şey yapamayacak hale

geldiler. Rommel savunmaya geçmek zorunda kaldı. Artık zarlar atılmıştı. Rommel'in sekiz haftalık bir duraklamadan sonra yeniden başlattığı saldırı da başarısızlığa uğradı. General Montgomery 23 Ekim 1942 günü El Alemeyn'de saldırıya geçince savaşın talihi de bütün ağırlığıyla Rommel'in aleyhine döndü.



Fakat Joachim Marseille 23 Ağustosta döndü. 22 yaşındaydı ve Alman Hava Kuvvetleri'nin en genç yüzbaşısıydı şimdi. Eski filotillası olan, 27'nci Filo'nun 3'üncü Filotillâsının başına geçti. O da, arkadaşları da büyük sevinç içindeydiler. Marseille'in yararlıklarını daha önce de kaydetmiş olan teknik sekreter Onbaşı Neumann kurşun kalemini yontup sivriltirken yeni Yüzbaşı da şaka yollu:

— «Seni çok zahmete sokacağım galiba,» diyordu.

Bir hafta boyunca hiçbir şey olmadı. Sonra 1 Eylül geldi çattı. Rommel kendisine göre çok üstün duruma gelmiş bir düşmana karşı bir kez daha teşebbüsü ele alarak böylece talihini denemek istedi. Hava faaliyeti de eski günlerdeki düzeyine çıktı. Marseille filotillasıyla üç görevi yerine getirdi.

Sabahleyin saat 8,28 ile 8,39 arasında iki Curtiss'le iki Spitfire düşürdü. Saat 10,55 ile 11,05 arasında Alam el Halfa üzerinde Stuka'lara eşlik etti ve sekiz Curtiss düşürdü. Saat 17,45 ile 17,53'te de İmayid'in güneyinde beş Curtiss daha düşürdü.

Evet, bu olmayacak şey gibi görünüyor. Tek bir günde kazandığı onyedi hava zafe-

riyle Yüzbaşı Marseille muhakkak ki dünyada eşi bulunmıyan bir av pilotuydu. Gerçi savaştan sonra bu sayıyı kuşkuyla karşılıyanlar olmuştu ama, gerçek de böyleydi. Fakat İngilizlerin 31 Ağustostan 3 Eylüle dek uğradıkları kayıplar için verdikleri resmî sayı, bu dört gün içinde Almanların kazandıklarını söyledikleri zaferlerin sayısından eksikti. Gerçi düşürülen bu onyedi uçağın ayrıntılarını bilmek mümkün değilse de bu inanılmaz başarılar serisine tanık olan herkesin yalan söylemediği de muhakkaktı.

Yeni bir ay başlıyor ve bu ay boyunca Marseille'in kazandığı ün, Rommel'inkini bile gölgede bırakıyordu. 3 Eylül günü yararlık gösterenlere verilen en büyük Alman nişanını kazanıyor, zaten taşımakta olduğu Şövalye haçına pırlantalar ekleniyordu. 26 Eylülde eşit koşullar altında geçen muhteşem bir çarpışmadan sonra bir İngiliz Spitfire'ını düşürmek için tam bir çeyrek saat uğraşacaktı. Bu, onun yüzellisekizinci zaferiydi. Aynı zamanda da sonuncu zaferi...

30 Eylül günü filotillasının sekiz uçağıyla birlikte saat 1,47'de havalandı. Hem Stuka'lara eşlik edecek, hem düşmanı araştıracaktı. Gökyüzü boştu. Dönüşte kabini birden dumanla doldu. Havalandırma kapağını açtı, buradan kara bir duman fışkırdı. Motor yanıyordu. Radyo ile haber verdi:

— «**Elbe 1** konuşuyor: Kabinde koyu duman var. Hiçbir şey göremiyorum.»

Filotilla sanki komutanına yardım etmek istermiş gibi onun çevresinde toplandı. Eski arkadaşı Pöttgen de oradaydı. Marseille'in uçuşunu o düzenliyordu:

— «Biraz daha sağa... tamam, oldu. Biraz da dümen kır... evet, mükemmel.»

Marseille:

— «Hiçbir şey göremiyorum,» diye tekrarlıyordu.

Pöttgen:

— «El Alemeny'e varmamıza topu topu üç dakika kaldı,» diyordu. «Yalnız iki dakika... Bir dakika...»

Nihayet Alman hatlarının üstüne geldiler.

Marseille soluk soluğa idi:

— «Atlamam gerek,» dedi.

Kullandığı Me uçağını sırtüstü çevirebildi. Kabinin damı uçtu. İşte! Marseille'in vücudu taş gibi düşüyordu. Gözleri korkudan faltaşı gibi açılmış olduğu halde, bütün havacılar paraşütün açılmadığını gördüler.

Saat 11,36'da Marseille yere düşüp parçalandı.

1'inci Filotilla'nın Komutanı yüzbaşı Ludwig Franzisket hemen bir arabaya atlayıp koştu. Çölden arkadaşının ölüsüyle geri geldi.

Marseille paraşütü açacak olan ipi çekmemişti, dumandan bayılmış olmalıydı. Göğsünü bir yanından öbür yanına kaplıyan geniş bir çürük, uçağının yardımcı kanatlarının kendisine doğrudan çarptığını gösteriyordu.

Kimse buna inanamıyor, kimsenin aklı almıyordu. Böylesine şaşırtıcı bir yükselişten sonra hayat dolu bu gencecik delikanlı ölüvermişti! Hem de düşmanla savaşırken değil, basit bir kaza sonucu...

158 zafer kazanan Marseille ölmüş, Afrika göklerinde bir yıldız sönmüştü.

## 1942'deki büyük Akdeniz Saldırısı — edinilen tecrübeler ve alınan dersler

1 — Kuzey Afrika'ya giden Alman - İtalyan konvoylarının 1941 güzünde uğradıkları yıkıcı kayıplar, Alman Başkomutanlığı'nı Sicilya'ya bir hava birliği yollamak zorunda bıraktı. Bu da «2'nci **Malta Muharebesi**»nin başlangıcı oldu. Durum hemen düzeldi. Malta ile Kuzey Afrika'nın birbirlerine bağlı olduklarını görmemek olanaksızdı. Malta üzerine yapılan saldırı zorlu bir hâl aldıkça Rommel daha çok ikmâl ve iaşe alabiliyor; bu da ona Gazala üzerine harekâtı başlatıp başarıya ulaştırma olanağını veriyordu.

2 — Mantıkî olarak, bu yüzden de Malta'nın fethi için plân hazırlandı. Fakat adaya Nisan 1942'de yapılan korkunç bombardımanlardan hemen sonrası en uygun ân iken bu, geçiştirildi, fırsat da kaçırıldı. Hitler çıkarma işinin komutanlığını İtalyanlara vermişti ama onlara hiç güvenmiyordu. Nihayet Rommel Tobruk'ta kazandığı zaferden sonra ileri hareketine devam ederek böylece Nil Nehri üzerine ulaşacağını sandı ve **«Herkül Harekâtı»**na öldürücü darbeyi indirdi.

3 — Akdeniz kesiminde ne kadar hava kuvveti varsa hepsini istedi ve elde etti. Fakat hedefine ulaşamadı, ki bu, Kahire idi. Artık saldırıya uğramıyan Malta da çabucak yeniden güçlendi. Rommel'in ikmâl iaşesi yeniden gittikçe artan kayıplara uğradı. Böylece de Kuzey Afrika Muharebesi kesin olarak kaybedilmiş bulunacaktı.

4 — Taktik bakımdan da Malta üzerine yapılan hava saldırısı şunu ispatladı ki hava

alanları ve liman tesisleri gibi esaslı hedefler üzerine yığın hâlinde yapılacak akınların yanısıra -Genelkurmay Başkanı Jeschonnek'in de hep öğütlediği gibi-, Stuka'ların da çok sayıda kişisel görevler yapmaları gerekmektedir.

*Sekizinci Bölüm*

# RUSYA'DAKİ KADER ÇİZGİSİ

## Demyansk Hava Köprüsü

1941 yılının Aralık ayındaki Alman saldırısı Moskova'nın kapılarında kar ve buz yüzünden durmuştu. Şimdi sıra Sovyetlerdeydi. Yapılan bütün kehanetler yanlış çıkmıştı. Kızılordu yenilmiş değildi ve yaz seferinde uğradığı çok büyük kayıplara rağmen elinde hâlâ yedekler vardı. Tümüyle bitkin hâle gelen Kızılordu değil, Alman ordusuydu. Bundan sonra da Kızılordu düşmanına soluk almak için vakit bırakmıyacaktı artık. Ruslar saldırıya geçtiler.

9 Şubat 1942'de Kuzey ve Güney ordu grupları Seliger Gölü kesiminde birleştiler. Yalnız iki Alman piyade tümeninin savunduğu yüz kilometrelik bir cephe, dört Sovyet ordusunca yarıldı. Sovyetlerin niyeti Walday Tepeleri'nin ötesine geçerek Alman cephesinin çok gerisine düşmekti. Bu, yazın yapılan kuşatma muharebelerine Stalin'in cevabıydı. Merkez orduları grubunun başına, vaktiyle Rusların başına gelenler gelecekti.

Sovyet ilerleyişinin tehdit ettiği yerlerden çabucak toplanan dağınık, başı bozuk birlikler dalgakıran görevi yaptılar. Güneyde Veliki-Luki, Velij ve Demidov; kuzeyde Staraya Rusa ve Demyansk, kıyasıya bir savaşın hedefleri haline geldiler.

Şubatın ikinci haftasında Sovyetler İlmen Gölü'nün güney doğusunda General kont Brockdorf-Ahlefeld komutasındaki 2'nci Kolordu ile 10'uncu Kolordu'nun bir bölümünü, yâni yaklaşık olarak 100.000 mevcutlu altı tümeni tecrit etmeyi başardılar. Birkaç gün içinde de Alman cephesi oradan 120 kilometre geriye çekilmek zorunluğunda kaldı.

Kuşatılan birlikleri yok olmaktan kurtarmak için tek bir çâre vardı: İkmâl ve iaşelerini havadan sağlamak. Fakat tek bir hava köprüsü sayesinde 100.000 kişiyi yaşatmak imkânı var mıydı? Onların yalnız yiyecek ve ilâca değil; silâha, cephaneye, teçhizata da ihtiyaçları vardı. Sayıca çok üstün bir düşmanın zorlu saldırılarına karşı koyabilmeleri de gerekiyordu.

Bu işi haftalar, belki aylar boyu yapmak, hem de sıfırın altında 40-50 dereceye kadar düşen bir ısı ile, korkunç bir soğuk altında ve çok güç uçuş koşulları içinde yapmak gerekiyordu.

İşte, 1'inci Hava Ordusu Komutanı General Alfred Keller'le hava taşımalarını yöneten Albay Fritz Morzik'in 12 Şubat 1942'de Ostrov'da karşılaştıkları sorunlar bunlardı. O zamana dek Morzik, General von Richthofen'in başında olduğu 8'inci Hava Kolordusu'na bağlıydı. Çabucak kuzeye doğru kaydırılan Ju 52 birliklerini çok iyi tanıyordu. Ancak 220 uçağa güvenebileceğini ve bunların ancak üçte birinin uzun bir görev için hemen havalanabilecek durumda olduğunu biliyordu.

Morzik şöyle diyordu: «Demyansk'a her gün 300 ton ikmâl ve iaşe taşıyabilmek için

eldeki uçakları iki katına çıkarmam, bunun için de başka cephelere ayrılan ya da Almanya'da bulunan taşıma birliklerini getirtmem gerek.»

General Keller: «Doğru» anlamına başını salladı.

— «İkinci olarak da yer personeline ve uçakların kış boyunca işlemelerini sağlamak için daha iyi bir donanıma ihtiyacım var. Bütün uçuş pistlerinde de makinist ekiplerine ihtiyacım var. Uçak motorlarını ısıtmak için kamyonlar, yardımcı uçaklar da lâzım bana...»

Onun bütün bu söylediklerini Keller kabul ediyordu. Morzik'e bütün istedikleri verilecekti, yeter ki Demyansk hava köprüsü hemen işlemeye başlasın.

Gerçek bir yıldırım harekâtıydı bu. Resmen **«özel görev birlikleri»** diye adlandırılan Ju 52'ler yirmidört saate kalmadan kendilerine ayrılan dokuz alana indiler, ki bunlar Batı ve Güney Plekau, Korovye-Selo ve Ostrov, hattâ Riga ve Dunaburg alanlarıydı. Albay Morzik, yardımcısı Kurmay Yüzbaşı Wilhelm Metscher ve hava taşımaları yönetiminin kurmayı, zaten tıklım tıklım dolu olan Pleskau-Güney alanına zorunlu iniş yaptılar. 4'üncü Bombardıman Filosu, ordunun savunma muharebelerini buradan destekliyordu. Çok geçmeden Kholm'da kuşatılan Scherer Taktik Grubunun ikmâl ve iaşesini sağlamak da bu birliğe düşecekti.

Alman Hava Kuvvetleri, her gün biraz daha, çetin bir savaşa tutuşmuş olan kara kuvvetlerinin yardımcı silâhı haline geliyordu. Stuka'larla hücum uçakları yetmiyor, bom-

bardıman uçaklarının da göğüs göğüse yapılan bu çarpışmaya havadan katılmak zorunda kalıyorlardı. Belirli bir stratejik hedefi, bir dizi harekât plânı ve düşman ikmâl ve iaşesinin dar boğazları üzerine yoğunlaştırılacak noktaların saptanması gibi unsurlardan oluşan asıl gerçek hava savaşı, cephede korkunç bir kış muharebesi vermekte olan askerlerin sürekli yardım istekleri karşısında kaybolup gitmişti.

20 Şubat 1942'de ilk Ju 52'ler, çiğnenip sıkıştırılmış karla kaplı Demyansk pistine indiler. Pistin genişliği 50, uzunluğu 800 metre idi. Doksan dakikadan daha az bir süre içinde boşaltılıp yine yola çıkmaları gerekiyordu. Fakat herşeyşeyden önce muhabere uçağından başlıyarak gönyometreye, radyofara ve en ufak aygıta varıncaya dek bütün altyapıyı yerli yerine koymak gerekiyordu.

Albay Morzik Demyansk cebinin içinde ikinci bir alan daha kurulmasını istedi. 100.000 askerin ikmâl ve iaşesine tek bir alan yetmiyordu. Düşman alanı bombardıman ediyordu zaten, kötü havada da kullanılmaz hale gelebilirdi. Bir tek uçak düşüp parçalansa, alan inişlere kapanırdı.

1942 yılı Martında, Demyansk'ın oniki kilometre kuzeyindeki Pyesky'de ikinci bir geçici alan kuruldu. Fakat otuz metre genişliğindeki bu piste ancak en usta pilotlar inebiliyorlardı. Junkers'lerin de birbuçuk tondan fazla yük taşımamaları gerekiyordu, yoksa kara saplanma tehlikesi vardı.

Pleskau ile Demyansk arasında 250 kilometre vardı. Bunun 150 kilometresi düşman arazisi üzerindeydi. Başlangıçta Morzik bu

mesafenin yalama uçuşla aşılması emrini verdi ama Rus uçaksavarları çok geçmeden güçlendi. Sovyet avcıları da yol boyunca gittikçe daha çok sayıda görünmeye başladılar. Bunun üzerine Junkers'ler yanaşık düzende gruplarla ve yanlarında kuvvetli avcı birlikleri de olduğu halde, 2.000 metre yükseklikten uçmaya başladılar. Çoğu zaman Sovyetler Demyansk üzerinde gözcülük ediyorlar ve taşıt uçaklarına, yere inecekleri sırada, arkadan saldırıyorlardı. Alman avcıları görününce de uzaklaşıp gidiyorlardı.

Asıl mesele, Rusya'nın kışıydı. Almanya'daki okullardan yeni çıkmış çiçeği burnunda taşıt pilotları Demyansk cebine gönderiliyordu. Bir grup vardı. Hattâ içlerinde 500 kişilik bir özel görev birliği vardı ki. Doğu Afrika'dan gelmiş ve eksi 40 derece soğukta yere inmişti. Yer personeli olmadığından, aylar boyunca uçaklarının bakımını mürettebatın kendileri yaptılar. Kauçuk soğuktan kırılgan hale gelip çatladığından, iniş takımlarının lâstikleri patlıyordu. Benzin depoları, hattâ yağ boruları donuyordu. Bir motor kırk saatten çok işledi mi pistonlar sıkışıyordu. Hidrolik pompalar çalışmıyordu. Uçakların içindeki aygıtlar güvenilmez haldeydi. Radyo birdenbire ârızalanıyor, motorlara ise her an göz kulak olmak gerekiyordu.

Böylesine çelişik koşullar altında uçakların yalnız yüzde yirmi beşi uçabilir haldeydi. Bu yüzden de Alman Hava Kuvvetlerinin Demyansk'ta gösterdiği başarı daha çok şaşırtıcıydı. 20 Şubatla 18 Mayıs 1942 arasındaki üç ay boyunca kuşatılan altı tümenin kaderi tam anlamıyla hava koşullarına bağlı bulunmaktaydı.

Alman Hava Kuvvetleri'nin taşıma birlik-likleri üç ayda Demyansk cebine 24.303 ton her çeşit ikmâl ve iaşe taşımışlardı ki bu, günde 276 ton yiyecek ve cephane demekti!

24 milyon litre benzin, 15.466 kişilik taze kuvvet ve geriye taşınan 22.093 yaralı bu hesabın dışındaydı. 265 uçak düşürüldü. Fakat bu işi Ruslardan çok, asıl korkunç olan «General Kış» yaptı.

18 Mayıstan itibaren üç taşıma grubu ikmâl ve iaşeyi sağlamaya devam etti: Çünkü karada dar bir ulaşım koridoru sağlanabilmişti.



Aynı işlem, aynı başarıyla Kholm'da da tekrarlandı. Oradaki cebin çapı topu topu iki kilometreydi. Sovyetler kenti her yandan kuşatmışlardı. Şehirde 281'nci Piyade Tümeni'ne komuta eden General Scherer'in emrindeki yaklaşık olarak 3.500 kişilik bir taktik grup vardı ve bütün saldırıları püskürtüyordu.

Hava alanı için elverişli yer yoktu. Ju 52'ler Rusların gözü önünde, iki cephe hattının arasında ve Alman hatlarının dışında bulunan karla kaplı bir tarlaya iniyorlardı.

Daha uçaklar durmamışken ambar kapakları açılıyor, ikmâl ve iaşe maddeleri yere düşüyor, Sovyet topçusu ateşini düzenlemeğe vakit bulamadan uçaklar tekrar havalanıyorlardı.

Binbaşı Walter Hammer'in yönettiği bu gözü pekçe işlem, 172'inci Özel Görev Grubu'nun uğradığı büyük kayıplar yüzünden aksıyordu tabii. 4'üncü Bombardıman Grubu'nun He 111'leri sandıkları jeebin üzerine atıyorlar-

ı. Go 242 tipi ağır plânörler Alman hatlarının önüne iniyorlardı. Arkadaşlarının ateşiyle korunan hücum kıtaları sandıklara koşuyorlar ve bunların içindeki değerli yükü güven altına alıyorlardı. Kimi zaman Rusların daha atik davrandıkları oluyordu. Bununla birlikte bu ikmâl ve iaşe dalgasını durdurmayı başaramıyorlardı. Scherer Taktik Grubu 411'inci Humbaracı Alayı ilerleyip Mayıs başında onu kurtarıncaya dek Kholm'da tutundu.

Kholm'u kurtarmak için yapılan çarpışmalar sırasında, Alman Hava Kuvvetlerinin birçok kuvvetlerinden gelen gönüllülerin meydana getirdikleri birlikler ilk defa olarak muharebe alanı üzerinde göründüler. Alman Hava Kuvvetlerinin 1'inci Sahra Taburu, Yarbay Bauer'in komutasında olduğu halde, kuşatılan birliklere doğru ilerliyen piyadeye eşlik etti. Sonradan Alman Hava Kuvvetlerinin 21'inci Sahra Tümeni haline gelen Meindl Tümeni 1942 Haziranından başlıyarak, birkaç kez el değiştiren Kholm kentini bütün yaz ve güz boyunca savundu.

Kholm'de ve Demyansk'ta kazanılan başarıların tartışma götürür tarafları yoktu ama bunların zararlı tepkileri altı ay sonra, 1942 güzünde, ve bu sefer İlmen Gölü kıyılarında değil de çok daha güneyde, Don ile Volga arasında görüldü...

Orada General Paulus'un 6'ncı ordusu Stalingrad için savaşıyordu. Bu dev endüstri merkezinin sekizde yedisi Almanların eline geçmiş bulunmaktaydı ki 19 Kasım günü kış, sert bir biçimde gösteriverdi kendini. Aynı anda da Ruslar bir karşı saldırıya geçtiler.

İki gün sonra Alman orduları Başkomutanlığı şu kesin soru karşısında kaldı:

6'ncı Ordu yüz geri ederek kendisine batı yönünde bir çekilme yolu mu açmalıydı?

Ya da, tersine, Don ile Volga arasında kendisini kuşattırmalı mıydı?

Stalingrad önünde harekâtta bulunan 8'inci Hava Kolordusu'nun Komutanı General Martin Fiebig 21 Kasım günü 6'ncı Ordu'nun Kurmay Başkanı Arthur Schmidt'e telefon etti.

Rus zırhlı ordularının girişmiş oldukları geniş kıskaç hareketini anlattıktan sonra:

— «6'ncı Ordu ne yapacak?» diye sordu.

Schmidt cevap verdi:

— «General Paulus daire biçiminde, çepeçevre bir savunma sistemi kurup Stalingrad'ı elde tutmayı düşünüyor.»

— «Peki, ordunun ikmâl ve iaşesini nasıl sağlıyacaksınız?»

Schmidt: «Hava yoluyla,» diye cevap verdi.

Bir havacı olan Fiebig irkildi:

— «Bütün orduyu mu?» dedi. «Kesinlikle imkânsız bu! Taşıma birliklerimizin Afrika'da işleri başlarından aşkın. Bu konuda hiç hayâle kapılayım demeyin haaa!»

Fiebig bu konuşmayı hemen Hava Ordusu Komutanı General Richthofen'e bildirdi, o da geceyarısı Genelkurmay Başkanı Jeschonnek'i uyandırarak:

— «Buna engel olmak gerek!» diye bağırdı. «Buradaki berbat hava ile 250.000 kişilik

bir ordunun ikmâl ve iaşesini hava yoluyla hiçbir zaman sağlıyamayız. Saçma şey bu...»

Fakat Demyansk örneği öylesine çekiciydi ki...Felâket yürümeğe başladı.

## Stalingrad'da ihanete uğrıyan ordu

22 Kasım günü saat 7'de, General Fiebig 6'ncı Ordu'yu kurtarmaya çalıştı. Geceleyin kötü haberler birbirini kovalamıştı. Don Nehri'nin büyük dirseğindeki Kalaç'da yakin keşif uçaklarıyla Stuka'ların alanlarını Rusların ilerleyişi gaafil avlamıştı. Yarbay Hitschhold'un hücum uçakları paçayı zor kurtardılar, fakat değerli altyapı malzemesi bir daha geri gelmemecesine kaybedildi. Sovyet kıskacının iki kolu Kalaç yakınında kapandı. O anda da Stalingrad'a giden anayol kesildi. Saldırının başlayışından üç gün sonra, 6'ncı Ordu fiilen kuşatılmış bulunuyordu.

Fiebig, General Schmidt'i kandırmak, inandırmak için telefona sarıldı:

— «Çok kaygılıyım,» dedi. «Siz ikmâl ve iaşenizin hava yoluyla sağlanacağına güveniyorsunuz. Tecrübem gösteriyor ki bunun yapılması olanaksız. Hava koşullarını ve düşmanın harekâtını önceden kestirmeğe imkân yok...»

O sırada General Hermann Hoth odasına girdiği için Schmidt konuşmayı kesmek zorunda kaldı. Hoth Paulus'un 6'ncı Ordusu'nun güneydeki komşusu olan 4'üncü Zırhlı Ordu'nun Komutanıydı. İki ordu komutanı durumu tartıştılar. Bir kez daha hava kuvvetlerinden bir generale danışmağa karar verdiler. General Wolfgang Pickert 6'ncı Ordu'ya bağlı olarak 9 Uçak Savar Tümeni'ne

komuta ediyordu. Nijne - Çirskaya'ya çağırılmıştı, konuşmaları da savaş günlüğüne geçirmişti.

General Pickert General Schmidt'le 1925'-ten beri arkadaştı. O yıl Harp Akademisi'-ndeki kurmaylık kurslarını birlikte izlemişlerdi. Schmidt: «Böyle tehlikeli bir durumda sen olsaydın ne yapardın?» diye sordu.

Pickert bir an bile çekinmedi: «Elimde ne kadar kuvvet varsa hepsini toplar, güney - batı yönünde bir yarma hareketine girişirim.»

Schmidt: «Olmaz ki, elimizde yakıt kalmıyacak,» diye cevap verdi.

— «Ben de sizin yarma hareketini güçlü bir uçaksavar ateşiyle destekliyebilirim. Askerlerim bozkırı aşmak için 20'lik 160 tane topa kendileri koşulacaklar, cephanelerini de kızaklarla çekecekler. Böyle olursa iş yürür.»

— «Biz de yarma hareketi yapmayı düşündük tabii. Ama Don Nehri'ne ulaşıncaya dek kış ortasında ve açıkta 45 kilometrelik bozkırı aşmak gerek. Nehir henüz buz tutmuş değil, düşman da karşı kıyıyı işgal etti bile. Bu ovada bize her yandan saldıracak. Elimizde de hiçbir silâh bulunmıyacak, benzinimiz olmadığı için bunları bırakmak zorunda kalacağız. Yooo, Pickert, «Napoleonvari» biter bu iş. Üstelik 15.000 yaralı ile hasta da var ki bunları oldukları yerde bırakmak gerek...»

Sonra Schmidt sözlerini şöyle bağladı:

— «Ordu Stalingrad kesimini elde tutmak için emir aldı. Daire biçiminde, çepeçevre bir savunma hattı kurarız, hava kuvvetleri de ikmâl ve iaşemizi sağlar!»

Pickert birden altüst oldu:

— «Koskoca bir orduyu mu? Havadan besleyeceğiz? Hem de bu havada!» dedi. «Böyle bir şey olamaz. Bir daha söylüyorum, hemen yola çıkmak gerek. Buradan çıkmaktan başka yapacak iş yok.»

O zamana dek General Paulus hiç ses çıkarmadan onları dinlemiştir. Kararını da vermiş bulunuyordu. Bir çekilmenin izleyeceği yarma hareketinin felâketle sonuçlanacağına inanıyordu. «Daire biçiminde, çepeçevre bir savunma sistemi» kuracak, dolayısiyle de kuvvetlerini bir araya toplayacaktı. Hemen o gün Nijne-Çirskaya'dan ayrılarak kuşatılan kıtaların ortasına, Gumrak'a, yâni Stalingrad'ın kenar bölgesine gitti, komuta postasını orada kurdu.

Richthofen'in, Fiebig'in ve Pickert'in yaptıkları bütün uyarılar boşa gitti. Fakat Paulus tam bir hareket serbestliği istedi. Stalingrad'da, olduğu yerde tutunmağa çalışacaktı, ama istediği gibi bir savunma düzeni kuramazsa ya da hava kuvvetleri ikmâl ve iaşesini gerçekten sağlıyamazsa, ordusunu kurtarmak için bir yarma hareketi yapabilme kararını vermek istiyordu.

Hitler burada işe karıştı. 22 Kasım akşamı sert bir «hayır»la cevap verdi.

23 Kasım günü Paulus yine Hitler'e başvurarak durumu bütün ayrıntılarıyla anlattı. Fikir değiştirmişti, ordunun ikmâl ve iaşesinin hava yoluyla yapılabileceğine inanmıyordu artık.

Hitler bir kez daha Volga üzerinde kalmasını, bir adım bile gerilememesini emretti.

Ordunun kaderinden tek sorumlu olan o idi, Führer'di, başbuğdu yâni.

Emir: «**İkmâl ve iaşe hava yoluyla yapılacaktır,**» diye son buluyordu.

Bu ikmâl ve iaşeyi mümkün görebilecek tek bir insan var mıdır gerçekten? Cephedeki bütün havacı generaller sis, don ve kar fırtınaları yüzünden böyle bir şeyi olanaksız görüyorlardı. Demek ki karar en üst kademede, 19 Kasımdan ve büyük Rus saldırısı başladıktan sonra verilmiş bulunuyordu.

Göring'in kendi Hava Kuvvetlerinin 6'ncı Ordu'nun ikmâl ve iaşesini sağlıyacağını Führer'e hangi gün söylediği hiçbir savaş günlüğünde, gerçekten güvenilir hiçbir belgede görülmemektedir. Fakat onun bunu söylemiş olduğu, hem de müşavirlerine akıl danışmaksızın kendiliğinden söylemiş olduğu inkâr götürmez bir şeydir. Alman Hava Kuvvetleri Kurmay Başkanı General Jeschonnek'le Ordu Kurmay Başkanı General Zeitzler'in sözleri bu konuda hiçbir kuşkuya yer bırakmamaktadır.

Jeschonnek'le Zeitzler «asavaşın büyük başbuğu»na, cephedeki bütün generallerin bunun tam tersini düşündüklerini söylediler. 6'ncı Ordu'nun kuşatıldığı gün Hitler Berchtesgaden'deydi. Öğleden sonra Jeschonnek Berschtesgaden'deki Geiger otelinden ayrılarak Hitler'in «**kartal yuvası**» na gitti. Bu doğrudan yapılacak hücumu desteklemek için Zeitzler de onunla birlikte gitmişti. Güç bir işti bu yapılacak olan.

Sonradan Zeitzler Jeschonnek'in kendi görüşünü daha kesin bir tarzda ortaya koymadığından şikâyetçi olacaktır. Bu yeni emrin,

Hava Kuvvetleri'nin olanaklarının çok üstünde olduğunu söylemişti ama bütün bir ordunun hava yoluyla ikmâl ve iaşesini sağlamanın başarısızlığa mahkûm olduğunu söylememişti. Bunun, Richthofen'in dediği gibi bir hezeyan olduğunu hissettirmişti. Fakat Alman Hava Kuvvetleri'nin karşılaşacağı güçlüklerin böyle sâkin sâkin sayılıp dökülmesi yine de etki yaratmaktan geri durmadı. Öyle ki, Göring'in Hitler nezdindeki kişisel temsilcisi olan General Bodenschatz, Göring'e telefon etmek için bir süre odadan çıkmak zorunda kaldı.

Mareşal Göring, Jeschonnek'i telefona çağırdı, öfkeli bir sesle: «Führer'e karşı bozgunculuk oyunu oynamaktan vazgeçmesini» istedi. Stalingrad'ın ikmâl ve iaşesi pek âlâ da hava yolundan sağlanabilirdi!

Göring'in eski dostu ve Birinci Dünya Savaşı'ndan arkadaşı olan General Bruno Lörzer onun bu davranışını izah etmek istemiştir. Ona bakılırsa Mareşal, Stalingrad felâketinin sorumluluğunu hiçbir zaman üzerine almış değildir. Führer'le aralarında şu konuşmanın geçtiğini söylemiştir:

— «Hitler beni kemerimin omuz kayışından yakaladı: 'İyi dinle beni Göring,' dedi. Eğer Hava Kuvvetleri 6'ncı Ordu'yu hava yoluyla besleyemezse bütün ordu kaybolmuş demektir.» Ben de kabul etmekten başka ne yapabilirdim, yoksa olup bitenlerden öncelikle Hava Kuvvetleriyle ben sorumlu olacaktım. Ben de sadece: **'Pekâlâ, Führer'im, yapacağız bu işi,'** diye cevap vermek zorunda kaldım.»

O andan başlayarak da iliklerine kadar

Prusya'lı bir subay olan Jeschonnek, hattâ kendi inancına rağmen kendisini şefinin emriyle bağlı saydı. Hava yoluyla ikmâl ve iaşenin yapılmasına artık karşı çıkmadı ama başarı sağlanabilmesi için bazı ön koşulları ileri sürdü.

Herşeyden önce havanın, uçakların havalanabilmelerine elverişli olması gerekti. Sonra, taşıma filolarına çok gerekli olan havaalanlarını - özellikle Tatsinkaya ve Morosovskaya alanlarını - Kızılordunun bütün saldırılarına rağmen elde tutmak gerekiyordu.

Oysa bu önemli koşullar için garanti verme olanağı yoktu. Fakat Hitler'in umurunda mıydı. Hemen o akşam Paulus'a Stalingrad'dan bir yere kımıldamaması için emir verdi.

İki gün sonra, 24 Kasımda Führer'in genel karargâhına, «**kurt ini**»ne dönen general Zeitzler Hitler'le başbaşa konuşarak bir kez daha onu yumuşatmaya çalıştı. 6'ncı Ordu'nun birkaç günlük yiyeceği vardı. Hava Kuvvetleri'nin ise «cebe» yakıt ve cephane atmak için eldeki bütün uçakları kullanmaktan başka yapacağı şey yoktu. O zaman yarma hareketi başarı kazanabilirdi.

Hitler Göring'i çağırdı. Bugün ölmüş olan General Zeitzler, 11 Mart 1955'te yazdığı bir yazıda aşağıdaki sahneyi ve Göring'in söylediği sözleri şöyle anlatıyor:

Mareşal içeriye girerek gösterişli bir tavırla:

— «Führer'im, Hava Kuvvetleri 6'ncı Ordu'nun ikmal ve iaşesini hava yoluyla sağlayacaktır, bunu size bildiriyorum,» dedi.

Buna Zeitzler şu karşılığı verdi:

— «Hava Kuvvetleri bu işi yapacak güçte değildir. Ordu'nun günde kaç ton eşya alması gerektiğini biliyor musunuz, sayın Mareşal?»

Göring bocaladı:

— «Bilmiyorum, ama subaylarım biliyorlar,» dedi.

Zeitzler diretti. Hesapları ortaya döktü. Bu, günde 700 ton ediyordu. Darda kalınıp bütün atlar kesilir ve yenirse yine de 500 ton gerekti. Durmadan bu sayıyı tekrarlıyor:

— «Beş yüz ton, beş yüz tonluk ikmâl ve iaşe, bunu da her gün, üstelik hava yoluyla yetiştirmek gerek!» diyordu.

Göring: «Bu işi ben üzerime alıyorum,» dedi.

Bunun üzerine Zeitzler soğukkanlılığını kaybetti; öfkeyle:

— «Yalan bu!» diye bağırdı.

Göring kıpkırmızı oldu. Yumruklarını sıkmıştı, Ordu Kurmay Başka'nın üzerine atılmak istermiş gibi bir hâli vardı. Hitler'in sesi ortalığı yatıştırdı; soğuk bir tavırla:

— «Mareşal ikmâl ve iaşe işini üzerine alacağını söylüyor, ben de ona inanmak zorundayım. İşler benim kararlaştırdığım gibi yapılacak,» dedi.

Zeitzler için bu sözler, görüşmenin bittiği anlamına geliyordu. Hitler: «Zaptedilen toprak hiçbir zaman elden çıkarılmamalıdır,» yolundaki hatâlı bir taktik ilkesinden hareket ettiği için, Zeitzler'in 6'ncı Ordu'yu kurtarmak üzere yaptığı bu girişim başarısızlıkla sonuçlanıyordu. Hava Kuvvetleri'nin 250.000 kişilik bir orduyu besleyip besleyemi-

yeceği sorunu ise ikinci plâna geçmiş bulunuyordu. Göring'in verdiği söz, Hitler'in hastalık derecesine varan katılığını haklı göstermek olanağını sağlıyordu ona. 6'ncı Ordu bulunduğu yerde, Stalingrad cebi içinde kalacaktı.

Hava, meteorolojik koşullar bu dramda baş rolü, kesin rolü oynayacaklardı.

Friedrich Wobst, Doğu cephesinin güneyinde harekât yapmakta olan 55'inci Bombardıman Filosu emrine uzun süredir verilmiş bir meteorolojistti. Bu konuda şunları yazıyor:

**«Güzel bir yazla güzel bir güzü geride bırakmıştık. Alman Hava Kuvvetleri göklere hâkimdi. Onun için Rusların güçlü müttefiki olan kışın kaçınılmaz biçimde yaklaşmasını kaygıyla karşıladık. Hava Kuvvetlerimiz yine eli kolu bağlı duruma düşecekti çünkü.»**

4 Kasım 1942 günü hava değişti. Adriyatik'ten Ural'a kadar bütün Avrupa yüksek yaylası batıdan gelen bir alçak basıncın etkisi altında kaldı. Bunu da kuzey kutbundan gelen buz gibi bir hava akımı izledi. Ayın 7'sinde soğuk dalgası Don nehrinin büyük dirseğine ulaştı. Ayın 8'inde Morosovskaya'da, 55'inci Bombardıman Uçakları Filosu'nun alanında termometre birdenbire sıfırın altında 15 dereceye düşüyordu. Sonra da beklenmedik bir sis, uçakları yere mıhladı. Bu alışılmadık soğuk karşısında uçakların motorları birdenbire dayanıksızlık gösterdiler.

Daha bu bir şey değildi. 17 Kasımda İzlânda'dan gelen nemli ve sıcak hava yığınları Rus kışına saldırdılar ama altedemediler onu. 50'nci enlem derecesine paralel olarak, tam

Stalingrad'ın hizasında, Don - Volga kesiminde 300 kilometre genişliğinde bir karma bölge meydana geldi.

Bu ise sürekli kötü hava, sıfır dolaylarında bir ısı, zaman zaman yerini erimiş buz ve kar yağışına bırakan yoğun sis, yerin bir anda buz tutuvermesi, uçakların da tümüyle donması anlamına geliyordu. Alman Hava Kuvvetleri uçuş yapamıyordu artık. İşsiz güçsüz kalmağa mahkûm oluvermişti birden.

Ruslar havanın böyle olacağını biliyorlar ve bunu bekliyorlardı muhakkak. İki gün sonra, 19 Kasımda da bir saldırı başlatıyorlardı. Bunun hazırlıkları ise Alman havacılığının gözleri önünde haftalarca sürmüş, fakat havacılar 6'ncı Ordu'nun ölçüsüz derecede geniş kanadını kuzeyden gelecek bütün saldırılardan koruyacak hiçbir şey yapmamışlardı. Don nehrinin büyük dirseğinde 3'üncü Romen Ordusu'nun tutmakta olduğu kesimde yapılan ilk çarpışmada herşey çöktü ve açılan bu gedik hemencecik felâketli ölçülere ulaştı. Tek yardımı dokunabilecek olan Alman Hava Kuvvetleri ise yere mıhlanmış bulunuyordu.

General Fiebig 7'nci Hava Kolordusu'nun Oblivskaya'da bulunan komuta postasından yine de hiç değilse tecrübeli mürettebatın kullandığı birkaç uçağı düşmanın üzerine sürmek istiyordu. Morosovskaya'da yerin üzerine çöken alçak bulutlara ve 100 metre ilerisinin zorlukla görülmesine rağmen He 111'ler havalanmak yürekliliğini gösterdiler. Binbaşı Hans - Joachim Gabriel bunların başına geçti. Pilotu erbaş Lipp bozkırın birkaç metre üstünden uçuyordu. Teğmen Neubert

binbaşının uçağını bir Rus koluna yalama uçuşla saldırırken gördü. Bir uçaksavar obüsü uçağı tuzla buz etti.

Sovyet yarma hareketinin hedefi olan Kalaç'ta Binbaşı Alfred Druchel komutasındaki hücum uçakları grubu havalandı. Stalingrad yakınındaki Karpovka'da 2'nci Stuka Filosu'nun birkaç Ju 87'si de havalandı. 1'inci Filotilla «tankkıran» diye ün yapacak olan Hans - Ulrich Rudel'in komutasındaydı. Rudel sürekli olarak sarılık hastalığı çekiyordu ama aldırmıyordu. Doğu seferi boyunca düşman üzerinde 2.530 görev uçuşu yapmış, o savaşın bütün öteki havacılarını çok gerilerde bırakmıştı.

Fakat 19 ve 20 Kasım günleri Rudel'in kendisi de uzun boylu yararlı olacak durumda değildi. Yaptığı zorlu saldırılar hiçbir işe yaramıyordu. Havada bir mâceraya girişmek yürekliliğini göstermiş olan Stuka'ların, bombardıman ve hücum uçaklarının yaptıkları tek tük müdahalelerden yana da durum aynıydı. 20 Kasım akşamı General von Richthofen günlüğüne şunları yazıyordu:

**«Moskof bir kez daha kötü havadan ustalıkla yararlandı. Durumu biraz olsun kurtarmak için muhakkak iyi hava gerek bize.»**

Fakat hava kötü gidiyordu. Richthofen'in Don muharebesine sürmek için Kafkas cephesinden çekmek istediği bombardıman uçakları, kuzeye doğru yer değiştirmek şöyle dursun, havalanacak halde bile değillerdi. 21, 22 ve 23 Kasım günleri hava koşulları Rusların en iyi müttefikleri oldu. Açtıkları kıskaç da Kalaç üzerinde kapandı. Yalnız Stalingrad'a saldırmakla yetinmiyorlardı.

Yaptıkları baskı Don'un büyük dirseğinde Çir Nehri'ne doğru da artıyordu şimdi. Geride de başta Morosovskaya ve Tatsinskaya olmak üzere Alman hava alanları ardarda sıralanmış bulunuyordu. Bunların kaybedilmesi ise, Jeschonnek'in Hitler'in karşısında da belirttiği gibi, 6'ncı Ordu'nun beslenmesinin imkânsız hale gelmesi demekti.

Tanrı yardım etmediğine göre Alman Hava Kuvvetleri kendi kendine yardım ediyordu. 99'uncu Uçaksavar Alayı Komutanı Albay Reiner Stahel eline ne kadar asker geçerse bunlardan «çevik kuvvet»ler yaratıyordu âdeta. Bu birlikler uçaksavar topçularından makinistlerden, nakliyecilerle levazım yazıcılarından, dağınık birliklerden, izinden dönen askerlerden oluşmaktaydı. Bu karma birlikler Çir Nehri'nin iki kıyısına yerleştiler. Yürekli subaylar da kadroyu tamamlamak için Stahel'in yanında yer aldılar.

26 Kasımda başka bir uçaksavar subayı olan Yarbay Eduard Obergehtmann'ın komutası altında böylece kuruluvermiş birlikler, Rusların Oblivskaya hava alanına yaptıkları bütün saldırıları püskürttüler. **Bir - İki - Üç** diye adlandırılan çift yüzeyli eski Henschel'lerden meydana gelen bir filotilla eşliğindeki Hs 129'lar düşmanın üzerine çullanırlarken, yerde de makinistlerle yer personeli kendi iniş pistlerini savunuyorlardı.

8'inci Hava Kolordusu kurmay heyetinin üyeleri de silâhlarına sarıldılar. Von Richthofen, muharebenin en civcivli anında yere indi. Kurmay Başkanı Yarbay Lothar von Heinemann'ı görmek istedi:

— «Ağır makinelisinin ardında, generalim,» dediler.

Richthofen kızdı, kurmay heyetini Tatsinskaya'ya geri çağırdı: Ruslara ateş ederek eğlenecekleri yerde 8'inci Hava Kolordusu'nun işleriyle ilgilenecekler, 6'ncı Ordu'nun beslenmesi işini düzenleyeceklerdi. Ama Alman Hava Kuvvetleri kendi alanlarını kendisi savunmazsa bu işi kim yapacaktı?

Nihayet Çir Nehri üzerine takviyeler geldi. İlk düzenli birliklerdi bunlar, uzun süredir görülmemiş ilk tanklardı. Bununla birlikte kurulan «çevik birlikler» Albay Stahel'le birlikte, Albay Walther Wenck'in büyük güçlüklerle kurduğu engelleyici hat üzerinde kalmışlar, Albay Wenek ise 3'üncü Romen Ordusu'nun Kurmay Başkanlığı'na atanmıştı. Bir mucize sonucu bu ince ve yaygın cephe dayandı. Wenck her hafta yeni yeni buluşlar yaparak, boyuna bozulmakta olan bir durumu yeniden düzeltti. Nitekim mucize de oldu. Askerlerin kısaca **«Tatsi»** ve **«Moro»** diye adlandırdıkları başlıca iki hava alanı kurtuldu. Hiç olmazsa 6'ncı Ordu'nun beslenmesi denenebilecekti.

24 Kasım günü 4'üncü Hava Ordusu, Hava Kuvvetleri Başkomutanlığı'ndan bir emir aldı: Stalingrad cebine her gün 300 ton ikmâl ve iaşe maddesi, yâni 300 metre küb yakıtla 30 ton silâh ve cephane götürecekti. Üç gün sonra 6'ncı Ordu un, ekmek v.b. yiyecekler de istedi. Yedekleri bitiyordu. **«Stalingrad Kalesi»nin** içinde toplanınca, elindeki stokları Don Nehri'nin batısında bırakmıştı. Ondan sonra da günü gününe yaşıyacak olan 6'ncı

Ordu, çok geçmeden hava yolundan aldıkları ile yetinmek zorunda kalacaktı.

O arada, Ju 52 grupları Tatsinskaya'da toplandılar. Orada hem taşıma işlerinde usta eski pilotlar, hem de çiçeği burnunda, gencecik delikanlılar da vardı, biraz eğitim görür görmez apar topar cepheye gönderilmişlerdi. Bunlara verilen uçaklar ya çok külüstür şeyler, ya da hemen o gün fabrikadan çıkmış, daha önce rodajı yapılmak gereken Junkers'lerdi. Kimi zaman bu uçaklarda hiçbir savaş donanımı, radyo ile gonyometreyi üzerine yerleştirecek meşe tahtasından raflar bile yoktu. Kışa karşı hiçbir korunma tedbiri alınmamıştı. Mürettebatın çoğu zaman ne silâhı vardı, ne paraşütü. «Tatsi»nin taşıma müdürü olan Albay Förster'in elinde Aralık ayı başına kadar 11 tane Ju 52 grubu ile iki tane de Ju 86 grubu bulunacaktı ki, bu, yaklaşık olarak 320 uçak ediyordu. Fakat bu sayı aldatıcıydı. Donanımları yetersiz olan bu uçakların ancak üçte birden fazlası kullanılabilir haldeydi.

Hava yoluyla ikmâlin ilk iki günü olan 25 ve 26 Kasımda, Junkers'ler emirlerde belirtilen 300 ton yerine 65 ton yakıtla cephane taşıyabildiler.

Üçüncü gün de bu işin sonu geldi.

General Fiebig günlüğüne şöyle yazıyordu:

«Hava **korkunç. Uçmaya çalışıyoruz ama imkânsız. Burada,** Tatsi'de **durmadan kar yağıyor. Durum umutsuz.**»

Bununla birlikte oniki pilot havalanmayı göze aldılar. Kanatları ağırlaştıran buza aldırmadılar, «cebin» alanı olan Pitomnik'le Tatsi arasındaki 200 kilometreyi kör uçuşla

aştılar, topu topu 24 metreküb yakıt getirebildiler. Düşmanın her yandan saldırdığı bir ordu için 24 metreküb yakıt! Kimsenin kuşkusu kalmamıştı artık. Ju 52'ler gerekli ikmâl işini hiçbir zaman tek başlarına başaramıyacaklardı.

Bunun üzerine Richthofen, Morosovskaya alanındaki 55'inci Bombardıman Filosu'nun Komutanı olan Albay Ernst Kühl'e şu iki görevi verdi: Albayın emrindeki bütün He 111 birlikleri Stalingrad cebinin ikmâl ve iaşesinde çalışacaklardı. Ayrıca Albay, kara ordusunun Çir Nehri üzerinde vermekte olduğu savunma savaşını hava saldırılarıyla desteklemek; özellikle Rusların Tatsi ve Moro'ya doğru ilerlemelerini önlemek için elinden geleni yapacaktı. Bu iki ikmâl üssünü kaybetmek, kuşatılan orduyu ölüme mahkûm etmek olurdu.

Albay Kühl'ün elinde toplam olarak, mürettebatı tecrübeli 190 tane He 111 vardı. Uçuş pistinin kapılarında vermekte oldukları savaş kendilerine vakit bırakmak şartiyle, bu 190 uçak Stalingrad'ın beslenmesi işini takviye edebilirlerdi. Albay Kühl'ün elinde, üssünün güvenliğini sağlamak için 3'üncü Avcı Filosu'yla bir Stuka ve bir de hücum uçağı grubu vardı.

30 Kasım günü 40 tane He 111, cebe doğru uçan Junkers'lere eşlik ettiler. Yalnız ya da toplu halde, gece ya da gündüz uçuyorlardı. Kimi zaman 3'üncü Filo'nun avcıları onlara eşlik ediyor, çoğu zaman da tek başlarına uçuyorlardı. Bunu da, yol boyunca Sovyet avcı filotillâlarının kendilerini gözlemelerine aldırmadan yapıyorlardı. Düşman uçaksa-

varlarından korunmak için bulutların üzerinden uçuyorlar, yollarını bulmak için Pitomnik radyofarından yararlanıyorlardı. Gidecekleri yere varınca bulut kümelerinin içine dalıyorlar, yeri son anda görüyorlar, inecekleri alanı araştırıyorlardı. Herşey bembeyazdı. Karla kaplı bozkır dümdüz, alabildiğine uzayıp gidiyordu.

Derken birkaç uçak görüyorlardı. Bunlar, Ju 52'lerdi. Sonra da pistin kırmızı haçını görüyorlardı. Bir nöbet postası yeşil tenvir fişekleri atıyordu. Bu, onlar içindi. Bir eğri çizmek, iniş takımlarını çıkarmak, hız kesmek gerekiyordu. Çok geçmeden de He 111'ler sertleşmiş karın üzerinde yol alıyorlardı.

Pitomnik buydu demek, bu bozkır parçasıydı. Eylülde, Stalingrad üzerine Alman saldırısı gelişirken, avcılar burayı yardımcı alan diye kullanmışlardı. Koskoca bir ordunun beslenmesi işini burası sağlıyacaktı.

Heinkel'ler pistten hemen uzaklaşıyorlardı. Çünkü oranın boş kalması gerekti. Sonra herkes çalışmaya başlıyordu. Cephane sandıklarını boşaltmak, yiyecek dolu çuvalları, kutuları ambarlardan çıkarmak gerekiyordu. Geri dönmek için ihtiyaçları olmayan bütün benzin, solda alanı koruyan uçakları için, sağda da tanklar ve kamyonlar için pompalarla çekilip alınıyordu.

Uçaklar boşalır boşalmaz içlerine birkaç yaralı tırmanıyordu. Heinkel'ler dönüş yoluna çıkabilirlerdi ama pilotlar çekiniyorlardı. Bulutlar yükselmişti. Berrak gökyüzü de Sovyet avcılarını harekete getirebilirdi. Üçlü gruplar hâlinde havalanıncaya kadar bekliyorlardı. Üçgen düzeninde uçarlarsa saldır-

ganları kendilerinden uzak tutacak kadar savunma olanağına sâhiptiler. Elli dakika sonra Moro'ya dönmüş olacaklar, ikmâl ve iaşe maddelerini uçaklarına dolduracaklar, yine Stalingrad'a doğru uçacaklardı. Hava iyi olduğu sürece geceli gündüzlü devam edip gidecekti bu.

30 Kasım günü He 111'ler sayesinde 6'ncı Ordu ilk kez 100 ton malzeme aldı. Fakat 100 ton, Göring'in taşınmasını emrettiği miktarın ancak üçte biri, ordunun istediği asgarinin ise beşte biriydi. Hemen ertesi gün lâpa lâpa yağan kar yüzünden bu sayı daha da eksildi. 2 Aralıkta karı korkunç bir soğuk izledi. Isıtma olanağı olmadığından motorlar işlemiyordu. Bunları ısıtmak için saatler geçmesi gerekti. İkmâl işinin ise bu saatlere çok ihtiyacı vardı.

Her yanda, uçaklar üzerinde açık havada çalışmak gerekiyordu. Şiddetlerini gittikçe arttıran kar fırtınaları altında montörler bitkin bir hâle geliyorlardı. Kereste ve demir olmadığından, Moro'da koruyucu tahta perdeler inşa edilemiyordu. Don yüzünden katılaşan parmaklar, biraz nâzik bir onarım işini başaramıyorlardı. Basit bir motor değiştirme işi, bir işkence halini alıyordu. Eldeki kullanılabilir uçak sayısı yüzde yirmi beşe inmişti.

Alman Hava Kuvvetleri bütün bunların olacağını önceden görmüş, hiç değilse sezmişti. İlk Rus kışının etkilerini hâlâ iliklerine dek hissediyordu. Onun için Hava Kuvvetleri'nin şefleri 6'ncı Ordu'daki havacılara uyarı üstüne uyarı yapmışlar: «Hava yolundan yapılacak bir ikmâle güvenmeyin!» diye yal-

varmışlar, bağırıp çağırmışlardı. 11 Aralık günü General Fiebig'le 8'inci Hava Kolordusu'nun lojistik şubesi başkanı Kurmay Binbaşı Kurt Stollberger: «Biz bunları daha önce söylemiştik,» diyerek General Paulus'a bir hatırlatmada bulunabilirlerdi. Oysa «cep»in içine yaptıkları bir ziyaret sırasında ikmâl ve iaşenin yetersizliğinden ötürü sitemlerle de karşılaşmışlardı. Paulus:

— «Benim günde 600 tona ihtiyacım var, göndereceklerine dair söz verdiler. Oysa 100 ton bile alamıyorum,» diyor ve ekliyordu: «Bununla ordu, ne yaşıyabilir, ne kadar savaşabilir.»

Fiebig söz vermekle yetinebilirdi. Fakat en acıklı çözüm yolunu seçti. Gerçeği söyliyecekti. Elde çok daha fazla sayıda uçak bulunsa bile orduyu hava yoluyla beslemeyi hemen hemen olanaksız saymak gerekiyordu.

Paulus'la Kurmay Başkanı Schmidt bunun üzerine yaklaşan kesin günler için olağanüstü bir çaba yapılmasını istediler. General Hoth güney-doğudan yüklenecek, düşman hatlarında bir gedik açıp kendilerini kurtaracaktı. Tankların, araçların, askerlerin de General Hoth'un bulunduğu yer doğrultusunda bir yarma hareketi yapabilmeleri için 6'-ncı Ordu'nun elinde yeterince benzin ve cephane bulunması gerekti. Oysa askerler ekmek istiyorlardı. 16 Aralıkta son yiyecekler de dağıtıldı. Bunlar iki gün yetecek kadardı. Ondan sonra ne olacağını kimsenin bildiği yoktu.

19 ile 21 Aralık günleri arasında ikmâl işiyle ilgili rakam, o zamana dek hiç ulaşılmamış sayılara yükseldi. Üç gün içinde Pitomnik'e

700 tonu aşkın malzemeyle yiyecek gelmişti. İstenilen asgariye erişilebilecek miydi? Bir kez daha herşey yıkıldı. 22 Aralıkta yoğun bir sis hava trafiğini felce uğrattı, sonraki iki gün boyunca da hava hiç düzelmedi.

Derken yeni bir felâket daha belirdi. Sovyet Muhafız Birlikleri'nden oluşan iki ordu, Don Nehri üzerinde 8'inci İtalyan Ordusu'nun tutmakta olduğu cepheyi yardılar. İlerleyişleri güneyde Rostof'u tehdit ediyordu. Şimdi artık tehlikede olan, yalnız 6'ncı Alman Ordusu'nun kaderi değildi. Alman cephesinin bütün güney kesimi kuşatılabilir, irtibatı kesilebilirdi. Rus ordularının ilk hedefi daha iddiasızdı. Tatsinskaya ile Morosovskaya'yı almak söz konusuydu. Öncü tümenlere komuta etmekte olan generaller Stalin'den bu alanları ele geçirme emrini almışlardı. 38'inci Hava Muhabere Alayı'nın müfrezeleriyle 8'inci Kolordu kurmayının kalıntılarından çarçabuk meydana getirilen bir birlik Yarbay Heinemann'ın komutasında umutsuz bir direniş gösterdi ama boşuna oldu. Umutsuz çağrılarda bulundular ama ellerinde hiçbir tanksavar silâhı bulunmadığından Tatsi'nin 12 kilometre kuzeyindeki Skasirskaya çukurluğunu elde tutamadılar.

23 Aralık günü son anda henüz uçabilecek durumda olan 180 tane Ju 52'yi havalandırmak, onlara başka bir yol göstermek gerekti. Fakat Göring'in kendisi işe karışarak bütün kalkışları yasakladı. 2.000 kilometre uzaktan, Tatsinskaya'yı elde tutmaya karar vermişti. Düşman uçuş pistlerini doğrudan doğruya topçu ateşiyle dövmeğe başlayıncaya dek Junkers'ler oldukları yerde kaldılar.

İnanılmaz şeydi bu. Gerçi taşıt filosu yeterli değildi ama 6'ncı Ordu'yu kurtarmak için son umut ona dayanıyordu; bu filonun varlığı da, kurtuluş umudu da aklın almıyacağı bir hafiflikle tehlikeye düşürüldü.

24 Aralık günü sabahın saat 5,20'sinde Rus tanklarının ilk obüsleri Tatsinskaya alanının kuzey kıyısını dövmeye başladılar. Bir uçak alev aldı, bir ikincisi de uçuş pistinin üzerinde patladı.

180 tane Ju 52, motorları işlediği ve havalanmaya hazır olduğu halde, yere mıhlanmış duruyordu...

Grup komutanları komuta blokhavzında toplandılar. Bir saattir oldukları yerde sabırsızlıktan tepiniyorlar, uçaklarını kurtaracak emrin gelmesini bekliyorlardı. Fakat General Martin Fiebig bu sorumluluğu yüklenmeye karar veremyiorduk. 4'üncü Hava Ordusu'ndaki üst'leriyle temas kurabilmek için umutsuz çabalar yapıyordu.

Bu saçma bir şeydi. Sovyetlerin yarım saat önce Tatsinskaya üzerine yaptıkları ilk düzenleme atışında radyo verici postasını ateşe verdiklerini blokhavzda bulunan herkes biliyordu. Alev alev yanan binayı Fiebig kendisi giderek görmüştü. Herşeye rağmen şefi olan General von Richthofen'le temas kurmak istiyordu. 4'üncü Ordu'nun Komutanı olan Albay Hans - Detler Herhudt von Rohden, Fiebig'in yanıbaşındaydı. İçine kötü kötü şeyler doğan Richthofen onu, olup bitenleri yerinde görsün diye göndermişti. Fakat o da Göring'in kesin emrine karşı gelmek yürekliliğini gösteremediğinden, susuyordu.

Saat 5,25'te bir personel arabası hızla alan-

dan geçti. 8'inci Hava Kolordusu'nun Kurmay Başkanı Yarbay Lothar von Heinemann, Tatsinskaya köyündeki komuta postasını terketmişti. Yüzbaşı Jaehne ve Teğmen Drube ile birlikte, uçaklara yerleşemiyen bütün askerleri, özellikle yer personelini bir araya toplamıştı. Tam arabası alandan geçtiği sırada, Rus tanklarının obüslerinin isabet kaydettiği ilk Junkers'ler yanmaya başladı. Bu yoğun sis içinde atışların nereden geldiğini kimse bilmiyor, motorların homurtusu patlamaların gürültüsünü bastırıyordu. O zamana dek sâkin sâkin emir bekliyen askerler birden telâşlandılar, her yana koşmaya başladılar, uçaklarına hücum ettiler. Panik başlamıştı.

Heinemann blokhavza girdi. Dışarıda olup bitenleri Fiebig'e anlattı. Soluk soluğa:

— «Generalim,» dedi. «Hemen harekete geçmek gerek. Derhal gidiş emrini vermek lâzım.»

— «Verilen emirleri geri alan yeni bir emir gelmeden bunu yapamam! Öte yandan, bu sisle havalanmak da imkânsız!»

Heinemann bütün gücünü topladı:

— «Ya havalanmayı göze alırsınız, ya da bütün birlikleriniz yerde yokolup gider,» dedi. «Stalingrad'ın taşıt uçakları bunlar, generalim! Her yandan kuşatılmış olan 6'ncı Ordu'nun son umudu!»

Nihayet Albay Herhudt von Rohden'in sesi duyuldu. Kısaca:

— «Ben de öyle düşünüyorum,» dedi.

Fiebig doğruldu: «Pekâlâ,» dedi.

Sonra grup komutanlarına dönerek ekledi:

— «Kalkışa izin veriyorum. Yön: Novoçerkask.»

Ondan sonra otuz dakika içinde Tatsinskaya'da olup bitenler daha önce dünyanın hiçbir yerinde görülmemiştir.

Motorlar ambele edildi. Junkers'ler kendilerini saran sis kümeleri araşında oradan buradan gelerek birbirleriyle karşılaşıyorlardı. Tekerlekler karları burgaç halinde havaya kaldırıyorlardı. Görüş mesafesi elli metre ya var, ya yoktu. Pistin üzerinden bulutlar geçiyordu. Öyle alçaktılar ki insan elini uzatsa dokunabilirdi.

Uçaklar bilinmeze doğru daldılar. Çoğu tıka basa yüklüydü ama altyapının değerli aygıtlarıyla değil de Stalingrad'a götürülecek ikmâl maddeleriyle. Cephane ve benzindi bunlar. Kendilerini hiçbir şey tehdit etmiyormuş, Ruslar sanki alanın kıyısında bulunmuyorlarmış gibi, harekâta son âna dek devam etme emrini almışlardı.

Birdenbire muazzam bir patlama oldu. Alanın tam orta yerinde, ters yönlerden gelen iki tane Ju 52 birbirinin içine girmişti. Alevler içindeki kalıntıları döne döne yükseldikten sonra uzaklara düştü.

Bu arada başka uçaklar da birbirlerine girmişler, kanatları çarpışmış, fırıl fırıl dönmüşler, yardımcı kanatları kırılarak oldukları yerde hareketsiz kalmışlardı. Daha talihli olan başka uçaklar da mucize kabilinden birbirleriyle çarpışmaktan kurtulmuşlar, nihayet güçlükle havalanabilmişler, son anda da bu yoğun sis içerisinde ihtiyatla ilerlemekte olan Rus tanklarının sürtünürcesine yakınından geçmişlerdi. Kırk yılda bir sis uçakları koru-

yor, Rusların hedefe ateş etmelerini engelliyordu.

Saat 6'da General Fiebig çevresinde kurmay subayları da bulunduğu halde komuta blokhavzının önünde duruyordu. Hemen orada tek bir Junker 52 kalkmaya hazırdı. Top ateşi gittikçe güçleniyordu. Solda, 6'ncı Ordu'nun ikmâl stoklarından alevler yükseliyordu. İlk olarak, bir Sovyet tankı sisin içinden çıktı, onları görmeden önlerinden geçti.

Yüzbaşı Dieter Pekrun:

— «Generalim, hemen gitmek gerek,» dedi.

Fiebig hâlâ çekiniyordu.

Saat 6,07'de 16'ncı Zırhlı Tümen'den Binbaşı Burgsdorf arabayla çıkageldi:

— «Köy kargaşalık içinde,» dedi. «Her köşede Rus tanklarıyla Rus piyadesi var. Tutunmak imkânsız.»

Ondan sonra da gerçekten yapılacak hiçbir şey, verilecek hiçbir emir yoktu artık. Saat 6,15'te son Ju 52 de içinde general Fiebig, Albay Paul Overdyck, Binbaşı Kurt Stollberger ve kolordunun başka birçok kurmay subayı da bulunduğu halde havalandı. Hayatları pilot erbaş Ruppert'in ustalığına bağlıydı artık. 2.400 metrede hâlâ bulutlardan çıkmış değildi. Onun için yine alçaldı. Talihi de vardı. Hiçbir buzlanma, uzun boylu ağırlaştırmıyordu onu. Yetmiş dakika sonra Güney Rostov'da yavaşça yere indi.

Tatsinskaya cehenneminden 108 tane Ju 52 ile 16 tane Ju 86 kaçarak başka alanlara indiler. Muhabere Yüzbaşısı Lorenz ömründe uçak kullanmış değildi ama bir Ju 52'yi sağ salim gideceği yere ulaştırdı. Hiçbir aksaklık

olmadan uçağı Novoçerkask'a indirdi. Noel akşamı General von Richthofen Lorenz'e onursal bir havacı rozeti verdi.

Fakat şu da var ki uçakların üçte biri kaybedilmişti. Yedek parçalarla değerli araç gereçler, özellikle tankerler ve uçak motorlarını ambale etmeye yarayan arabalar bu hesabın dışındaydı. Boşaltma işi bir gün önce yapılsaydı felâket önlenmiş olacaktı. Stalingrad'ı beslemek bahanesiyle eldeki son eğitim ve son yolcu uçaklarını çağırarak bunları saçma emirlerle fedâ edecek olduktan sonra, bunca gürültü patırdıya ne lüzum vardı?



Kırk kilometre daha güneyde, Stalingrad'ın ikinci ikmâl üssü olan Morosovskaya da alârm halindeydi. Düşman tankları henüz o kadar yakında değillerdi ama Tatsinskaya ile olan bütün telefon ulaşımı kesikti. Son mesaj Rus zırhlı kuvvetlerinin geldiğini haber veriyordu. Hayâle kapılmanın gereği yoktu artık.

Üssün Komutanı Albay Ernst Kühl'dü. Bir an bile kaybetmedi. He 111 ve Stuka gruplarını Novoçerkask'a gönderdi. Onları orada güvenlik altına alınca kendisi sınırlı bir kurmay heyetiyle olduğu yerde kaldı. Hava ardarda üç gün berbat gitmişti. Bu mendebur sis de dağılacaktı herhalde. Tek umudu buydu. Alman uçakları havalanıp yine savaşa katıldılar mı, düşman zırhlı birliklerinin ilerleyişi de duracaktı.

Noel günü, filonun meteoroloji uzmanı Friedrich Wobst, komutanını uyandırdı. Neşeli neşeli:

— «Albayım uçuş yapılabilir,» diye bagırdı.

Kurmay Yüzbaşı Heinz Höfer Novoçerkask'taki birlikleri harekete geçirmek için telefonun başına gitmişti bile. Mürettebatın çoğunluğu uçaklarında yatıyorlardı. Bir saat sonra ilk uçaklar Morosovskaya'da göründüler. Aynı anda Stuka'lar da oradan birkaç kilometre ötede Rus zırhlı öncülerinin üzerine çullandılar.

Bozkırda korumasız olarak ilerliyen Rus kollarının üzerine gökten ateş yağıyordu. Çok büyük kayıplara uğradılar. İkinci gün, bunlardan arta kalanlar kaçtılar. Mosovskaya da geçici olarak kurtuldu.

Bu başarı Alman Hava Kuvvetleri'nin bir kara muharebesinin kaderini daima çizebileceğini ispatladı. Yeter ki hava güzel olsun, onun işini kolaylaştırsın ve özellikle hava kuvvetleri başlıca çabanın yapıldığı noktaya yığın halinde yüklensin. Fakat umut kısa sürdü. Noel'in açık, güneşli havasını buz gibi soğuk kar fırtınaları ve sis izledi. Sovyet tankları hemen yine ilerlemeye başladılar. Alman zırhlı kuvvetlerinin bir karşı saldırı ile kurtardıkları Tatsinskaya kesin olarak terkedildi, Morosovskaya için de aynı şey yapıldı.

Şimdi Ju 52'ler Salsk'tan, He 111'ler Novoçerkask'tan havalanıyorlardı. Stalingrad'a dek almaları gereken yol 100 kilometreden fazla uzamıştı. Randıman da aynı değildi tabii.

Tatsi ve Moro olayları Stalingrad'ın beslenmesi işine korkunç bir darbe indirmişti zaten. Noel haftası tam bir durgunlukla geçti.

31 Aralık 1942 günü, sonra 1 ve 4 Ocak günleri 6'ncı Ordu'ya toplam olarak 600 ton malzeme ve yiyecek gönderildi. 2 Ocak günü sis öylesine yoğundu ki, tek bir uçak bile havalanamadı.

Alınacak mesafe uzadıkça Sovyet uçaksavarlarının etkin bir katkıda bulunma şansları da artıyordu. Pitomnik radyofarının sınırladığı ve Almanların da izlemek zorunda oldukları yol boyunca Ruslar yere bir «uçaksavar yolu» yerleştirmişler, buradan yakıcı, yıkıcı bir ateş saçıyorlardı. Bu yüzden taşıt uçakları yoldan ayrılmak, dolaşmak, zaman kaybetmek zorunda kalıyorlardı. Bu yüzden kendilerine de daha fazla yakıt gerektiğinden, Stalingrad'ı savunanlara çok az bir miktar bırakabiliyorlardı.

Teorik olarak bir taşıma işleminde en iyi randıman, gece gündüz, durmadan birbirlerini izliyen uçaklarla düzenlenen aralıksız bir zincir sayesinde elde edilir. Pratikte ise böyle bir şey sözkonusu olamazdı, Sovyet avcıları haftadan haftaya daha etkili hale geliyorlardı çünkü. Gündüzleri Ju 52'ler tek başlarına uçamıyorlardı, kendi avcılarının eşlik ettikleri birlikler halinde toplanmaları gerekiyordu. «Cebin» tek hava alanı olan Pitomnik'te kazalar çoğalıyordu. Yükleri boşaltacak ekipler saatler boyu boş oturuyorlar, sonra birdenbire 40, 50 uçağı boşaltmak gerekiyordu. Altyapı ise bu tür ihtiyaçları karşılayacak halde değildi. Bu yüzden de vakit, değerli bir vakit kaybedilmiş oluyordu.

Daha işin başında, 8'inci Hava Kolordu'su 6'ncı Ordu'dan cebin içinde başka üsler, başka alanlar inşa etmesini istemişti. 11 Aralık

günü General Fiebig ve lojistik işlerle görevli olan yardımcısı yeni bir alan istemek için Paulus'a gittiler. Gumrak'ı düşünüyorlardı. Burası daha merkezde, Ordu Genel Karargâhı'nın yakınındaydı. Fakat General Paulus «olmaz» dedi. Aralık ayının ortasında askerlerinin bomba çukurlarını doldurmaya ve silindirle iniş pistleri hazırlamağa güçleri kalmamış mıydı yoksa?

Cebin içinde ikmâl işlerini düzenlemekle görevli bir hava generalinin bulunması yerinde olurdu ama Paulus buna da «olmaz» dedi. Yeni alanlar için yapılacak çalışmaları düzenleyebilecek; tüm hava trafiğinin teknik ve taktik bakımından bütün sorumluluğunu yüklenebilecek, tecrübeli ve gerçek bir uzmanı niçin istemiyordu? Onun yanında bulunan tek havacı, Tuğgeneral Pickert'ti ve 9'uncu Uçaksavar Tümeni'ne komuta ediyordu. Kurmay subayı Yarbay Heitzmann'la 104'üncü Uçaksavar alayına komuta eden Albay Rosenfeld, altyapının düzenlemesi için bıkmadan, usanmadan çalışıyorlardı. Toplarını en uygun noktalara yerleştirerek Pitomnik'i koruyorlar, ikmâl işini yapan uçaklarının iniş kalkış düzeniyle uğraşıyorlardı. Fakat, bunca fedakârlıklarına rağmen ne yapabilirlerdi? Ortaya çıkan güçlükleri tam anlamıyla havacılık bakımından çözecek çareleri kabul ettirmek için yeterince yetkileri var mıydı? Son olarak da böylesine önemli bir görevi, Alman Hava Kuvvetlerinin o güne dek yüklendiği en güç işi ustalıkla çekip çevirmek için yeterince bilgi ve görgüye sahip miydiler?

Cebin dışında da 6'ncı Ordu'nun Lojistik

Şubesi başkanı olan Albay Bader, kuşatılanların en çok muhtaç oldukları ikmâl maddelerini elde etmek için didinip duruyordu. Fakat kendisine verilenlerle yetinmek zorundaydı, bunlar da asıl gerekli olan şeyler değillerdi. Stalingrad'daki askerlere fazla nemli, kara bir ekmek veriliyor, bu da hemen donup kaskatı oluyordu. Yemeden önce ekmeği ısıtmak gerekiyordu. Rostof'da muazzam un ve yağ stokları vardı ama levazım dairesi anlaşılmaz nedenlerle bunlara el sürdürmüyordu. 6'ncı Ordu kara ekmekle, buz parçaları haline gelmiş taze etle karın doyurmak zorundaydı. Bunların yanı sıra tonlarca sebze konservesi de vardı ama kutuların dörtte üçü su ile doluydu. Kalori nedir, besleyici güç nedir, levazım dairesinin bundan haberi yoktu sanki. Paraşütçüler ve denizaltıcılar için özel olarak incelenip hazırlanmış konsantre kumanyaları Almanya'dan getirtmek o kadar güç iş miydi? Bunları getirecek yerde uçaklar «Führer'in kolileri» ile dolduruluyordu. İçlerindeki Noel ağaçlarıyla çok havaleli olan bu koliler, zaten dar olan ambarları boşyere kaplıyorlardı.

Bu yetersizlikler, bu yanlışlıklar, 6'ncı Ordu'nun yıldızının kararmaya başladığını gösren ayrıntıların ne denli çok olduğunu ortaya sermekteydi. Fakat Hitler 250.000 kişilik bir orduyu Stalingrad'da tutmak gibi saçma bir karar vermeseydi bütün bunlar olmayacaktı. Bu 250.000 kişi her Allahın günü havalar düzelsin de yiyecek bulalım, savaşa devam için malzeme elde edelim diye beklemeye mahkûmdular.

9 Ocak 1943 sabahı Pitomnik'teki askerler

kulak kabarttılar: Ötekilerden daha büyük bir uçak yaklaşıyordu. Dört motorlu bir uçaktı bu!

Başçavuş Karl Wittmann FW 200 Kondor modeli uçağı ile Pitomnik üzerinde uçarak inmeye hazırlandığı sırada saat 9,30'du. İniş takımı yere gömüldü. Toz halindeki kardan bir bulutu havaya kaldırdı. Wittmann'ın şansıydı bu. Kar, lâstikleri soğutmasaydı bunlar, tıklım tıklım yüklü olan uçağın ağırlığı yüzünden patlıyacaklardı. Çünkü en çok 19 ton yük alan FW 200, Stalingrad'a götürmek için taşıyabileceğinden dört beş ton fazla yük almıştı.

Birkaç dakika sonra Teğmen Schulte - Vogelheim de filotillasındaki öbür beş FW ile birlikte kazasız belâsız yere indi. Bu dört motorlu uçakların gelişi yeni umutların doğmasına yol açtı. Alman Hava Kuvvetleri'nin elinde böylesine büyük uçaklar bulunduğuna göre, orduyu kurtaracaktı demek.

Fakat topu topu onsekiz Kondor vardı. Onlar da Atlantik Cephesi'ndeki 40'ıncı Bombardıman Filosu'ndan alınarak çabucak Stalingrad cehennemine gönderilmişti. Üsleri Pitomnik'te 500 kilometre kadar uzaktaki Stalino'daydı.

9 Ocak günü yedi tane dört motorlu uçak dört buçuk ton yakıt, dokuz ton cephane ve yirmiiki buçuk ton yiyecek boşalttılar. Fakat hemen ertesi gün kazalar başladı. Bir motor ârızası Teğmen Schulte - Vogelheim'ı geri dönmek zorunda bıraktı. Asteğmen Stoye Pitomnik'te mıhlandı kaldı. Başçavuş Harting motorları ve yardımcı kanatları mermilerle delik deşik olduğu halde yere indi. Başçavuş

Weyer görevini iyi bir sonuca ulaştırdı ama bir pervanesi paramparça oldu. Başçavuş Eugen Peck sağ-sâlim geldi, fakat dönüş yolunda 21 yaralı ile birlikte düşürüldü.

Rus kışı Atlantik'in ılık iklimine alışık bu askerleri sarsıyordu. Stalino'da onlar için hiçbir hazırlık yapılmış değildi. Kondor uçaklarını barındırabilecekleri bir hangar bile yoktu. Oysa bu uçaklar çok nâzikti ve eksi 20-30 derece soğukta açıkhavada kalmaları gerekiyordu. Motör örtüleri çıkarıldığında, donmuş olan örtüler cam gibi kırılıyordu. Uçakları rüzgârdan koruyacak bir tahta perde bile yoktu. Askerler kar fırtınaları içinde iş görüyorlardı. Motorları ısıtacak olan, eldeki tek araba çoğu zaman askerler için kullanılıyordu. Bunlar ellerinde İngiliz anahtarları olduğu halde, don yüzünden onardıkları uçağa yapışıp kalıyorlardı. Alman Hava Kuvvetlerinin - «ihanet ettikleri» ileri sürülen - o 6'ncı Ordu'ya biraz ikmâl sağlamak üzere içinde çırpındıkları koşullar bunlardı. Bununla birlikte o canını dişine takmış, umutsuzluğun verdiği yüreklilikle her Allahın günü imkânsızı mümkün kılmak için didinip duruyordu.

Binbaşı Willers bu işlerde Ju 290'ları da kullanıyordu. Kocaman yük arabalarını andıran bu uçaklar tek bir seferde on ton ikmâl malzemesi getiriyor, seksen yaralıyı alıp götürüyordu. Fakat binbaşının elinde bunlardan iki tane vardı ancak, onları da birkaç günlüğüne kullanabilecekti.

Bu uçaklardan birincisi Yüzbaşı Haenig komutasında 9 Ocak günü Stalingrad'a gidiş geliş bir sefer yaptı. İkinci sefer için Pitom-

nik'ten 12-13 Ocak gecesi saat 0,45'te 80 yaralı ile birlikte havalandı. Yükselmeye başladıktan birkaç saniye sonra birden şahlandı, yere düşüp parçalandı. Yalnız Çavuş Alfred Lutz o da bir mucize sonucu kazadan kurtuldu. Verdiği rapordan anlaşıldığına göre, uçak biraz sert bir kalkış yaptığı sırada yaralılar geriye doğru yuvarlanmışlar, uçak da dengesini öylesine yitirmişti ki, pilot bir daha doğrultamamıştı.

Lagg-3 tipi avcıların saldırısına uğrayan ikinci Ju 290 paçayı kurtarabildi ama öyle büyük hasarlara uğradı ki onu Almanya'ya fabrikaya geri göndermek gerekti.

Çâresiz kalınınca Stalingrad'da He 177 tipi uçaklar kullanılmak istenildi. Herkes bu uçakları dört gözle bekliyordu ama bu deney de başarısızlıkla sonuçlandı. Zaporojye'de sert kışın etkileri altında bulunan 147 tane He 177'den yalnız yedisi uçabilecek haldeydi. Binbaşı Scheede onları kendisi Stalingrad'a götürdü, fakat ilk uçuş sırasında kayboldu.

Faaliyet alanları geniş olan bu bombardıman uçakları taşıma işleri için uygun değillerdi. He 111'lerden hiç de fazla yük taşıyamıyorlardı. Öte yandan, içlerinde yaralılar için yer de yoktu.

Scheede'nin ölümünden sonra He 177'ler Yüzbaşı Heinrich Schlosser'in yönetiminde onüç görev uçuşu daha yaptılar. İçlerinden yedi tanesi düşmanın hiçbir etkisi olmaksızın, alevler içinde düşüp parçalandı. Stalingrad üzerinde bu «uçan çakmaklar»ın hepsi aynı öldürücü ârızayı gösterdiler. He 177'lerin yığın halinde bu işe sokulmalarından

bir daha sözeden olmadı. 6'ncı Ordu'yu hiç ferahlatmadılar bunlar.

Stalingrad cebinin cephane, benzin, yiyecek ihtiyacını yalnız Kondor'la karşılamağa devam ediyorlardı. Bu işi de Stalingrad muharebesi diye adlandırılan tüyler ürpertici olayın sonuna dek yapacaklardı.



10 Ocak 1943 günü Sovyetler uzun süredir beklenen büyük saldırılarını başlattılar. Cebin cephesi güneyde ve batıda geriledi. 16 Ocakta Almanlar Pitomnik hava alanını kaybettiler. Altı Stuka ile altı Me 109, Rus piyadesinin ateşi, pisti taradığı sırada havalandı. Bu avcılar «Udet» diye adlandırılan 3'üncü Filo'nun üç grubundan gelme gönüllü pilotlardı. Aralık başından beri Pitomnik'e yerleşerek burayı korumuşlardı. Onlar sayesindedir ki Sovyet av ve hücum uçakları haftalar boyu cebin ikmâl işlerini durduramamışlar, aynı zamanda buradan 42.000 yaralı götürülmüştü. Çoğu zaman bu uçaklardan iki ya da üç tanesi uçabilecek durumdaydı ve Yüzbaşı Germeroth'un filotillası herşeye rağmen 130 düşman uçağını düşürmüştü. Erbaş Kurt Ebener tek başına zırhlı hücum uçakları Jl 2'lere karşı olduğu kadar hemen hemen Me 109'lara eşit olan Mig 3 ve Lagg 3 tipi yeni uçaklara karşı da 33 zafer kazanmıştı.

16 Ocak günü Pitomnik'te alârm verildi. Emirlere göre altı Messerschmitt Gumrak'a ineceklerdi ama alan henüz hazırlanmış değildi. Birinci uçak bir kar yığını, ikinci uçak da bir bomba çukuru içine dalıp devrildi. Üçüncü, dördüncü ve beşinci uçaklar da ilk

iki uçağın âkıbetine uğradılar. Hepsinin sonuncusu olan Teğmen Lukas vaktinde yükseldi ve batıya yöneldi. Altısının içinde Stalingrad cebinden canlı çıkan tek pilot da o oldu.

Taşıt uçakları da şimdi bu enkaz mezarlığı üzerine iniş yapacaklardı.

Yine 16 Ocak günü Ju. 52'ler Salsk'taki kalkış üslerini boşaltacaklardı, hem de çok acele olarak, çünkü Ruslar geliyorlardı. Birinci kış seferi boyunca Demyansk'ın ikmâl ve iaşesini sağlayan Albay Fritz Morzik'in yönetimindeki bu birlikler, faaliyet alanlarının sınırında bulunan Sverevo yakınındaki mısır tarlasından kalkarak harekâtta bulunacaklardı. Yirmidört saatten daha kısa bir süre içinde Ruslar bu uçaklardan oniki tanesini tümüyle tahrip edecekler, kırk tanesini de hasara uğratacaklardı.

Yine o 16 Ocak günü Mareşal Ehrard Milch, Richthofen'in komuta trenine binmiş olduğu halde Taganrog'a geldi. Hitler ona tam yetki vermişti. Herşeyi yeniden örgütlüyecek, Stalingrad'ın havadan ikmâli işini tekrar başlatacaktı. Fakat neyi değiştirebilirdi ki? O gelmeden çok önce de Alman Hava Kuvvetleri 6'ncı Ordu'yu kurtarmak için elinden geleni yapmamış mıydı? Başarısızlığa uğradıysa bu da giriştiği işin daha başlangıçta gerçekleştirilemeyecek oluşundan ileri gelmemiş miydi?

Pitomnik'te radyogonyometre ile radyofarı ele geçiren Ruslar, aldatıcı çağrılar yaymağa başladılar. Birçok pilotlar tuzağa düşerek düşman hatları gerisinde yere indiler.

Gumrak'ta da durum gittikçe daha çok va-

himleşiyordu. Bomba delikleri ve uçak enkazıyla dolu olan bu dar piste her iniş büyük bir marifetti. 18-19 Ocak gecesi genç Asteğmen Hans Gilbert kar fırtınasının en civcivli ânında ve beş metre ilerisini zar zor görebildiği halde, kullandığı dört motorlu, hantal «Kondor» uçağıyla alana yaklaştı. O sırada uçağının arka desteği kırıldı. Fakat tank uzmanı General Hube'yi getirerek görevini başardı.

8'inci Kolordu Binbaşı Thiel'i resmi haberci olarak gönderdi. O da kullandığı He 111'le 19 Ocak günü Gumrak'a geldi. Alanın durumunu inceleyip rapor verecekti. 6'ncı Ordu'nun radyosuna göre alan «gece-gündüz kullanılabilir» haldeydi. Oysa pilotlar yere inmeğe cesaret edemediklerinden birçok uçak ya geri dönüyor, ya da taşıdığı sandıkları havadan atıyordu. Thiel'in, insanı çok etkileyen raporu yorumlanırsa değerinden kaybedecektir. Bunu olduğu gibi vermek daha iyi:

**«Alan, silindirle düzeltilmiş pisti, üzerinde dağınık halde duran uçak enkazı ve çok sayıdaki bomba ve obüs delikleriyle 1.500 - 2.000 metre yükseklikten kolayca seçilebilmektedir. 'T' biçimi iniş pisti karla kaplıydı. İniş takımlarını indirmeden az önce on tane düşman avcısının alana bordalarındaki silâlarla saldırdıklarını, fakat hafif uçaksavarların ateşi yüzünden 800 - 1.000 metreden daha aşağıya inmeğe cesaret edemediklerini gördüm. Aynı anda düşman topçusu da ateşini tesislerin tümü üzerine serpiştiriyordu. Gaz kesmiştim ki bu atışlar beni hedef alarak üzerimde yoğunlaştı. Düşmanın orta ve ağır çaptaki toplarının bulundukları mevzileri özel-**

likle güney-doğuda, namlulardan çıkan alevler sayesinde seçebilmek mümkün oluyordu ve düşman oradan, bütün alanı dövebilecek durumdaydı...

Teknik bakımdan alan, gündüzleri kullanılabilir. Geceleri ise buraya iyi yetişmiş, tecrübeli mürettebat iniş yapabilir ancak... Alanın üzerinde, şuraya buraya dağılmış onüç tane uçak enkazı var. Pistin bu enkazla sınırlanan genişliği 80 metre kadardır. Bir Me 109 geceleri özellikle güçlük çıkarıyor. Pistin ucunda bulunduğundan, çok yüklü uçaklar için tehlike yaratabilir. Albay Rosenfeld'e onun hemen oradan kaldırılmasını önerdim. Pistin şurasında burasında, istiflenmemiş, sıraya dizilmemiş ve yarı yarıya karla örtülü birçok sandık da var...

General Paulus'la yaptığım görüşmeden dönünce uçağımı bir obüsle ağır hasara uğramış olarak buldum, uçak makinisti ölmüştü. Benim müfrezeden ikinci bir uçak pistin dışında ağır bir isabet almıştı. Ben saat 11'de yere inmiştim, fakat saat 20'de hiçbir boşaltma ekibi uçaklarımla meşgul olmuş değildi. Kendi uçağım da boşaltılmamıştı ve 6'ncı Ordu'nun yakıta ivedilikle ihtiyacı olmasına rağmen, deposu da boşaltılmış değildi. Neden olarak korkunç topçu ateşini gösterdiler. Saat 15'e doğru U2 tipinde Rus uçakları üçer ya da dörder uçaklık müfrezeler halinde alanı gözetlemeğe başlamışlardı. İnişlerin ne tarzda yapıldığını daha başlangıçta farkettim... Saat 22'ye dek hiçbir uçak iniş yapamadı. Bir Alman uçağı yaklaşınca alanın sınırlarını çizen yedi tane göz kamaştırıcı ışık yanıyor, tâ uzaklardan görülen bir hedef meydana geti-

**riyorlardı. Aynı anda da Rus uçakları bombalarını atıyorlardı. Yere inen her uçağın üzerine bombalar yağdırılıyordu hemen... Onun için uçakların taşıdıkları sandıkları az çok doğru olarak yukarıdan atabilmelerini sağlamak üzere pist kısa bir süre için aydınlatılmaktadır şimdi...»**

Thiel hava yoluyla yapılacak ikmâl ve iaşeyi aksatan birçok güçlükleri ve aşılmaz engelleri 6'ncı Ordu'nun genel karargâhında açıklıyacaktı, fakat orada umutsuzluk dolu acı itirazlardan başka şeyle karşılaşmadı; general Paulus:

«Eğer Alman Hava Kuvvetlerinin uçakları iniş yapamazlarsa bu, ordunun ölümü demektir. Yere inen her uçak bin tane can kurtarmaktadır. Sandıkları yukarıdan atmak hiçbir şeye yaramaz. Çoğunu bulmak mümkün olamıyor. Askerler onları alanda bulup elkoyacak kadar güçlü değiller. Sonra gidip sandıkları getirmek için elimizde benzin de yok. Düşmanla teması altı kilometreyi aşkın bir mesafe üzerinde bile kesemiyorum. Askerlerimin güçsüzlükten ayakta duracak halleri yok. Bugünle dört gün oluyor ki ağızlarına bir lokma yiyecek koymadılar. Geriledikleri zaman benzin olmadığı için ağır silâhlarını bırakıyorlar. Bu silâhlar da kaybolup gidiyor. Son atları kesip yedik. Söylesem inanır mısınız? Alman askerleri kokuşmuş bir beygir leşi gördüler mi beynini çiy çiy yemek için hemen koşup hayvanın kafasını kesiyorlar.»

Binbaşı Thiel şöyle diyor:

«Bu sonuncu cümle görüşmede hazır bulunan herkes tarafından, generaller von Seydtliz ve Schmidt, albaylar Elchlepp ve Rosen-

feld ya da Yarbay Kolbenschlag tarafından da söylenebilirdi. Her yandan sitemler, takazalar yükseliyordu.»

Paulus sözlerine acı acı şöyle devam etmişti:

«Bir er bana gelip de dilenci gibi: Ne olur, bir lokma ekmek verin bana,' derse Ordu Komutanı olarak ne diyebilirim? Hava Kuvvetleri madem bu işi başaramıyacaktı, ne diye söz verdi? Verilen bu sözün sorumlusu kim? Bana bu işin başarılamıyacağı söylenseydi Hava Kuvvetleri'ne hiç takazada bulunmazdım. Savaşarak kendi hatlarımıza ulaşabilirdim çünkü. O zaman bir yarma yapacak kadar güçlüydüm, bugün ise iş işten geçti.»

General Paulus daire biçiminde, çepeçevre savunma sistemini kurmayı kendisinin istediğini unutmuş muydu? Cephedeki bütün havacı generallerin, Rus kışının en civcivli zamanında 250.000 kişiyi hava yoluyla beslemenin mümkün olacağına güvenmemesi için kendisine yalvardıklarını unutmuş muydu? General Paulus fikir değiştirerek yarma hareketi yapmak için izin isterken, hâlâ herkesin göklere çıkardığı o «Führer»in orduyu olduğu yere mıhladığını bilmiyor muydu? Bu fedakârlık kendi stratejik anlayışına uygun düştüğü için 6'ncı Ordu'yu yokolmaya mahkûm edenin, bundan sorumlu olanın Hitler olduğunu niçin söylemiyordu? Paulus hâlâ işi idare etmekle meşguldü:

«Ordunun kaderinden kendisinin ve bütün Alman ulusunun sorumlu olduklarını kesinlikle söylemiş, bu konuda inanca vermiş değil miydi?» diyordu. «Şimdi de Alman Hava Kuvvetleri görevini yapamadı diye biz, Al-

man tarihinin bu korkunç dramıyla karşı karşıya kaldık işte.»

General Schmidt de sesini yükseltti. Cinayetten, ihanetten sözetti ve: «Evet, bu muhteşem 6'ncı Ordu mahvoldu!» dedi.

Paulus sözlerini şöyle bitirdi:

«Biz sizinle, öbür dünyada konuşuyoruz, çünkü hepimiz öldük. Bizden kala kala tarihin hakkımızda söyleyeceği sözler kaldı. Bunun belki bir şeye yarıyacağını düşünerek avunalım bâri.»

Bu fırtına, bu öfke, sitem ve umutsuzluk kasırgası Hava Kuvvetleri'nin bir binbaşısı, gece gündüz görevini yapmış olan ve imkânsızı bile başarmaya çalışmış bulunan bir grup komutanı üzerine yağdırılıyordu. Thiel, ölen ordunun genel karargâhından altüst olmuş bir halde ayrıldı. Verdiği raporda, generallerin sitemlerini ve böyle taşıp boşalmalarını, içinde bulundukları korkunç sinir gerginliğine vererek hoş görüyordu.

Taşıma birlikleri kuşatılanlara yiyecek, cephane ve benzin ulaştırmak için bir kez daha mucize yarattılar. 21-22 Ocak gecesi 21 tane He 111'le 4 tane Ju 52 tıklım tıklım yüklü oldukları halde Gumrak'a iniş yaptılar. Fakat bu alan da Rusların eline geçti. General Paulus birkaç gün önce Binbaşı Maess'e:

«Şimdi alabileceğimiz yardım ne olursa olsun, iş işten geçti, biz de mahvolduk,» demişti. Binbaşı, Don Nehri'nin batısındaki kalkış üslerinin bile düşmanın baskısı altında olduklarını kendisine söylediği zaman, Paulus acı acı şu karşılığı vermişti:

«Ölüler, savaş tarihine ilgi göstermezler artık.»

Gumrak düştükten sonra uçaklar getirdikleri sandıkları Stalingrad üzerine atmaktan başka şey yapamıyorlardı. Birçok sandıklar, çuvallar kentin yıkıntıları içinde kayboluyor; askerler de çoğu zaman onları bulup çıkaracak gücü bulamıyorlardı kendilerinde. Onların ekmeklerinden, cephanelerinden çoğu zaman düşman yararlanıyordu.

2 Şubat 1942 günü, kendisi de kuzey cebinde kuşatılmış olan 11'inci Kolordu radyo ile son mesajını göndererek şöyle dedi:

«Savaşların en yorucusunda görevimizi son nefere kadar yerine getirdik...» Ondan sonra da sessizlik başladı.

Akşam, iki dalga halinde gelen He 111'ler kentin üzerine yiyecek attılar. Boyuna baktılar ama boşuna: Hiçbir şey kımıldamıyordu. Muharebe sona ermişti.

Evet, Hava Kuvvetleri görevini canla başla yapmıştı. kayıplarını gösteren sayılar da bunu ispatlamaktadır. 24 Kasım 1942 ile 31 Ocak 1943 arasında 266 Ju 52, 165 He 111, 42 Ju 86, 9 FW 200, 5 He 177 ve 1 Ju 290, yani toplam olarak 488 uçak kaybetmiştir ki bu, beş filoya eşittir ve bir hava kolordusundan daha da fazladır.

Hava Kuvvetleri, uğradığı bu kayıplar yüzünden hiçbir zaman belini doğrultamadı.

### «Kale» Harekâtı

Aradan beş ay geçti. Doğu cephesindeki Alman kıtaları Stalingrad'da 6'ncı Ordu'nun 19 tümenini kaybettikten sonra geri çekilmek zorunda kaldılar. Yapılan kıyasıya kış savaşları sonucunda Ruslar 1942'de zaptedilen ve Kafkasya'ya kadar uzanan bütün toprakları

geri aldılar. Karın buzun izin verdiği ölçüde hava kuvvetleri güç, çoğu zaman umutsuz durumlarda orduyu her yerde destekledi. Miyus cephesindeki Kuban köprübaşında, Harkof'da, Kursk'da, Orel'de ikmâl ve iaşe işini başardı.

Nisanda cephe sağlamlaştı. Kış muharebesi sonucunda iki tane belirli çıkıntı meydana geldi. Almanların elindeki Orel çıkıntısı Kursk'da, batıya yönelmiş bulunan Rus çıkıntısının kuzeyinde, doğu yönünde derinliğine ilerliyordu. Almanlar Kursk çıkıntısını yoketmek için kendi kıskaçlarını kuzeyden ve güneyden kapatmaya çalışacaklardı. Ruslar da Orel çıkıntısına yerleşmiş bulunan Almanlara karşı buna benzer harekâta girişeceklerdi.

Her iki taraf da Rusya Savaşı'nın en korkunç evresi olan bu devimsi, çifte darbeyi indirmek için harıl harıl çalışıyordu. Almanlar 1941'de cereyan edenlere benzeyen bir kuşatma muharebesinde düşmanı kesinlikle yenmek bakımından besledikleri bütün umutları bu «**Kale Harekâtı**»na bağlamışlardı.

Generaller saldırının başlama gününü Hitler'in fazla geciktirdiği kanısındaydılar. 1943 yılının Haziranı boş geçti. Ruslar hazırlıklarını tamamlarlarken, Alman hücum birlikleri de silâh elde, bekliyorlardı. İki hasımdan hiçbiri ötekinin düşünceleri hakkında en ufak kuşku besleyecek halde değildi.

Nihayet 1 Temmuz günü Hitler ordularının başkomutanlarını «Kurt İni» ne dâvet etti. Kesin tarihi onlara bildirdi. «**Kale Harekâtı**» dört güne dek başlayacaktı. Sonra bir nutuk çekerek. «Bir ordu için işsiz güçsüz oturmak

kadar zararlı şey yoktur. Tecrübe bunu göstermiştir,» dedi. «Gerçi bir tehlike var. Tümenlerimiz vargüçleriyle güney-doğu yönünde çullanırlarken Ruslar da kuzeyden sarkarak onların gerilerine düşebilirler. Bu öldürücü tehlikeyi önlemek için son Alman uçağını savaşa sürmek niyetindeyim.»

Bunun üzerine Hava Kuvvetleri bütün öteki kesimlerden birçok birliklerini çekti. Almanya'daki yedeklerine el attı ve elinde ne varsa hepsini, başlıca çabanın yapılacağı noktaya yığdı ki bu, hepsinin önemlisiydi ve hava kuvvetlerinin meydana getireceklerinin de sonuncusuydu.

18 Mayıs 1943'ten beri General Hans Seidemann'ın komuta ettiği 8'inci Hava Kolordusu 1.000 kadar bombardıman, avcı, hücum uçağı ve tank avcısıyla General Hoth'un 4'üncü Ordu'sunun meydana getirdiği kıskacın güney kolunu destekleyecekti.

General Paul Deichmann'ın komutasındaki 1'inci Hava Tümeni elindeki 700 tane bombardıman uçağı, Stuka, av ve hücum uçağı ile kıskacın Biyelgorod'da belirmiş olan kuzey kolunu desteklemek için Orel kesiminde mevzilenmişti. Burada ki saldırı hareketini General Model'in komutasındaki 9'uncu Ordu yapacaktı.

«Kale Harekâtı» 5 Temmuz günü saat 3,30'da başlayacaktı. Tam o dakikada 1.700 tane bombardıman ve Stuka uçağı ile öbür Alman uçakları aynı anda düşmanın hava alanlarını, blokhavzlarını, siperlerini, topçu mevzilerini... yâni kısacası onun derinliğine kademelendirilmiş bütün savunma sistemini bombalıyacaklardı.

8'inci Hava Kolordusu'nun Mikoyanovka'-daki komuta postasında, Biyelogorod cephesinin yaklaşık olarak 30 kilometre gerisinde, sabahın ilk saatlerinde hummalı bir didinme hüküm sürüyordu. Emirler verilmişti. Harkof yakınında kurulmuş olan beş alan, havalanmaya hazır uçaklarla tıklım tıklım doluydu. Önceden alınan tedbirlere uygun olarak ilkin bombardıman uçakları havalanarak uçuş alanının üzerinde toplanacaklar, ikinci olarak havalanacak avcıları bekliyeceklerdi. Ondan sonra hepsi birden cephenin yolunu tutacaklardı. Bu sefer hava koşulları plânı engelliyemiyecekti. Berrak bir yaz gününün başlıyacağı anlaşılıyordu. Almanlar düşmanın saldırı beklediğinden haberliydiler. Ona hiç değilse «taktik bakımdan» baskın yapacaklarını umuyorlardı. Yani Ruslar ilk saldırının hangi saatte belirli olarak nereden yapılacağını bilemiyeceklerdi.

General Seidemann Mikoyanovka'da birdenbire Alman Hava Kuvvetleri muhabere servisinin kendisine bildirdiği bir dizi telâş verici haberler aldı. Dinleme postaları Rus hava alaylarının yaptıkları konuşmalarda belirli bir artış görmüşlerdi. Bu da büyük birliklerin havalandıkları anlamına geliyordu muhakkak. Hemen sonra da Harkof yakınındaki «Freya»da bulunan Alman detektörleri, birkaç yüz uçaktan oluşan filoların geldiklerini haber verdiler.

Rusların Alman saldırısının gününü ve saatini tam tamına bilecekleri hiçbir zaman hatıra gelmemişti. Oysa bu sırrı Almanlar ellerinden geldiğince gizli tutmuşlardı. Şimdi ise onlar, kendilerine indirilecek darbeden daha

önce davranmışlardı. Tek bir Alman bombardıman uçağı havalanmadan önce bütün bir Rus Hava Ordusu, havalanmaya hazır uçakların hava limanlarıyla alanlarına saldıracaktı.

Felâketti bu. Alman Hava Kuvvetleri darbeyi yerdeyken ve savunmasız olan uçakları havalanmaya çalıştıkları sırada yerse, «**Kale Harekâtı**» suya düşmüş olacaktı. Oysa bu, silâhların talihini kendi yararına değiştirmek için Almanya'nın yaptığı son çaba idi. Güçlü bir hava desteği olmadıkça zafer de kazanılamazdı.

En büyük tehlike ânı olan o anda, Alman av pilotları telâşla verilen alârm işaretlerine artık alışık olduklarını gösterdiler. Sovyet hava armadasının yaklaştığını öğrenir öğrenmez Mikoyanovka'daki bütün alanlarda bulunan 52'nci filonun filotillaları, düşmanın karşısına çıkmak için uçuş pistlerinde ilerlemeye başladılar.

Harkof'taki alanlarda ise kalkışların sırası altüst oldu. Av uçaklarına öncelik verildi. 3'üncü «Udet» Filosu'nun uçakları, motorları çoktan işlemeğe başlamış olan bombardıman uçaklarının arasında sıyrılıyorlar, şuradan buradan ilerliyerek sonunda fırlıyorlar, şandel uçuşuyla hemen yükseliyorlardı.

General Seidemann'ın yanında Hava Kuvvetleri Kurmay Başkanı General Jeschonnek vardı. Sovyet filoları yanaşık düzende Harkof'a doğru ilerlerken ikisi de titriyordu. Fakat ilk Alman avcıları onlara yaklaştılar ve savaşın en büyük muharebelerinden biri başladı. İki Alman avcı filosu Sovyet bombardıman avcı ve hücum uçaklarından oluşan 400

- 500 uçaklık bir toplulukla karşılaştılar. Seidemann o anları hiç unutamayacaktı. Şöyle diyordu:

«Çok seyrek görülen bir manzaraydı bu. Her yanda uçaklar, alevler içinde düşüyorlardı. Birkaç dakika içinde 120 Sovyet uçağı düşürülmüştü. Bizim kendi kayıplarımız öylesine azdı ki, zaferden sözedilebilirdi. Çünkü Almanlar 8'inci Hava Kolordusu'nun bütün kesiminde hava üstünlüğünü elde etmişlerdi.»

Sovyet uçakları hedeflerinin üzerinde göründükleri zaman sayıları epey azalmıştı. Bu hedef Harkof'taki hava limanlarıydı. Uçaksavarlar da güçlü bir biçimde işe karışınca bunların safları daha da seyreldi. Messerschmitt'ler top ateşinin kendileri için de yarattığı tehlikeye aldırmadan bombardıman uçaklarının peşlerine takıldılar. Öyle ki, Rusların saldırısı, gösterdikleri inada ve yiğitliğe rağmen, etkisiz kaldı. Bombaları şuraya buraya düşüyordu. Biraz önce tahrip edilme tehlikesiyle karşılaşmış olan Alman bombardıman uçakları da hiç hırpalanmaksızın öngörülen saatte havalandılar.

Rusların baskın biçimindeki saldırısı atakça ve ustaca olmakla birlikte birkaç dakikalık fark yüzünden başarısız kaldı. Bu dakikalar Alman avcılarının onların karşılarına çıkmasına olanak sağlamıştı. Bozgun ya da zafer, kıl payı farka bağlıdır çoğu zaman.

**«Kale Harekâtı»**nın ilk günlerini belirliyen vasıflar şunlar oldu : Almanlar Kursk çıkıntısında, özellikle güneyde derin gedikler açtılar. Bu savaşta ilk kez Stuka'lar tankların önündeki araziyi yerle bir ettiler. Düşman

mevzilerini koruyan engellerden bu araziyi temizlediler. Herşey Alman ordusunun ilk yıldırım seferlerinde ki gibi olup bitti. Stuka'lar hücum uçaklarıyla birlikte günde altı keze kadar saldırıya geçiyorlardı.

1'nci Stuka Filosu'nun Üçüncü Grubu'na komuta eden Yüzbaşı Friedrich Lang şunları yazıyor:

«Zırhlı birliklerin düşman hatlarında görünmelerinden önceki hava saldırısının mutlak surette kesin bir önemi olduğunu biliyorduk.»

Bu filo Orel'deki 1'nci Hava Tümeni'ne bağlıydı ve batıda Maloarkhangelsk'i koruyan birkaç kilometre uzunluğundaki Rus mevzilerine karşı savaşa girdi. Burada Model'in zırhlı tümenlerinin içine dalabilecekleri gediği açmak gerekiyordu. Böylece bu tümenler hareket harbindeki taktik üstünlüklerinden yararlanma olanağını bulacaklardı. Fakat Ruslar kendilerini inatla koruyorlardı ve Almanların aksine olarak, ellerinde yedek kuvvetler de vardı.

4'üncü Zırhlı Ordu'nun öncü tümenlerinin meydana getirdikleri, kıskacın güney kolu üç gün süren kıyasıya savaşlardan sonra kuzeye doğru kırk kilometrelik bir mesafe üzerinde kapanmıştı ama sağ kanadı uzamış ve korumasız kalmıştı. Bu koruma işini sağlamakla görevli olan Kempf Kolordusu'nun tümenleri Biyelgorod'un kuzeyinde uzanmakta olan geniş ağaçlık bölgeyi bir türlü temizliyemiyorlardı. Hava Kuvvetleri Alman ilerleyişi için apaçık, büyük bir tehlike yaratan bu ormanlar üzerinde üstüste gözlem uçuşları yapıyordu.

Muharebenin dördüncü günü Olan 8 Temmuz sabahı Henschel Hs 129 B2 tipinde zırhlı hücum uçaklarından oluşan bir devriye kolu bu ormanların üzerinden ağaçlara değercesine uçtu. Yüzbaşı Bruno Meyer, altında uzanıp giden bu içine girilmez araziye kuşkuyla baktı.

Birdenbire soluğunu tuttu. Apaçık arazide tanklar batıya doğru ilerliyorlardı. Sözkonusu olan da münferit bir müfreze değildi üstelik. Yirmi, kırk, belki daha fazla sayıda tanklardı bunlar; herhalde bir tugay olmalıydılar. Önleri sıra da Rus piyadesi yanaşık düzendeki taburlar halinde ilerliyordu. Tıpkı bir Ortaçağ muharebesi verecekmiş gibi.

Kuşku kalmamıştı. Bu, yandan yapılacağı sezilen saldırıydı. Meyer geri döndü ama alacağı yol uzundu. Bağlı olduğu 9'uncu Hücum Uçağı Filosu'nun Dördüncü Grubu'na ve hava alanına radyo ile alârm verdi. Bu tank avcıları **«Kale Harekâtı»**na özel olarak katılmak için Almanya'daki deneme istasyonlarından daha yeni gelmişlerdi.

Meyer daha havadayken filotillalara kademeli olarak saldırmaları için emir verdi. Birinci filotilla hemen havalandı. Ormanlardan çıkan Sovyet tankları bu açık arazide hiç korunmaksızın batıya doğru ilerliyorlardı.

Henschel'ler arkadan ve yandan olmak üzere alçaktan saldırıya geçtiler. 30'luk topları birden ateşe başladı. Tanklarda patlamalar oldu. Uçaklar bir eğri çizdikten sonra yine yaklaştılar ve top başına dört ya da beş atışlık bir yaylım ateşi daha açtılar.

Rusların yaptıkları manevralar, şaşkınlıklarını açığa vuruyordu. Bu saldırıyı bekleme-

mişlerdi. Onların kanısınca hücum uçakları patlayıcı bombalar atarlar ya da yalama uçuşu yaparak ağır makineliyle ateş ederlerdi. Bir tankı ya da tırtıl tekerleklerine, ya havalandırma aygıtına isabet kaydederek, çok büyük bir rastlantı sonucu hasara uğratırlardı. 20'lik obüsler bile genellikle tankın zırhı üzerinden sekip giderdi.

Fakat 8 Haziran 1943 günü, Biyelgorod'un batısında Henschel'ler zafer kazandılar. Birkaç dakikadan daha kısa zamanda yarım düzine Sovyet tankı, muharebe alanında cayır cayır yanmakta olan, alevler içindeki iskeletler haline gelmişti.

Polonya ve Fransa seferleriyle İngiltere Muharebesi'nde Almanlar tek bir hücum grubu kullanmışlardı. Rusya Savaşı'nın başlangıcında da hiçbir şey değişmemişti. «Bir - İki - Üç» diye adlandırılan çift yüzeyli eski Henschel'lerin, Me 109'ların yanısıra kullanılmasına devam edilmişti.

1941 yazı boyunca 2'nci Filonun İkinci Grubu olan bu birlik inanılmaz bir serüvenin kahramanı olmuştu ama o sırada 2'nci Hava Ordusu'nun Komutanı olan Mareşal Kesselring bunu kendisi de doğrulamak gereğini duymuştu. Bu Hs 123'ler bir görevden döndükleri sırada Alman zırhlı birlikleriyle savaşan 50 tane kadar Sovyet tankı görmüşlerdi. Fakat nasıl müdahalede bulunacaklardı? Bombaları kalmamıştı. Pervane arasından ateş eden tek ağır makinelilerinin atışı da gerçekten yararsızdı. Olsa olsa azami moral etkiyi yaratmak denebilirdi. Çünkü pervane de bütün bir bataryanın salvosu kadar gürültü patırdı yapıyordu.

Düşman gerçekten korktu. Rus tankları ihtiyatı elden bırakmaksızın kaçtılar. Öyle ki, «**kasap**» diye adlandırılan bu uçakların aralıksız saldırılarının kendilerine gösterdikleri yöne uyarak bataklıkların içine düştüler. Orada da mürettebat tanklarını terketmeden önce onları tahrip etmek zorunda kaldı. Mareşal Kesselring gidip bu olağandışı muharebenin geçtiği alanı kendi gözüyle gördü ve hücum filotillasının Hs 123 tipi uçaklarının 47 tane T 34 KW 1 tipi Rus tankını tahrip etmiş olduklarını kabul etmek zorunda kaldı.

Bu tek başarıya rağmen, bu hafif uçakların, Rusların zırhlı devlerine karşı sâhip oldukları olanakları abartmamak gerekiyordu. 1942 baharında ikinci grubun bir bölümü gerçek anlamda ilk hücum uçağı filosunu meydana getirdi. Yeni bir tip olan Henschel 129'a, Ruslardaki karşılığı olan II 2 gibi kuvvetle zırhlanmış bir kabin yerleştirildi. İyi korunmuş oldukları gibi iyi de silâhlıydılar. Hafif mitralyözlerinden başka 20'lik iki tane de 151 tipi mitralyöz - topları vardı. Fakat gerçek bir tam isabet dışında, bir tankı tahrip edeceklerini umamazlardı. Sovyetler ise savaşa gittikçe daha çok sayıda tank sokuyorlardı.

Stuka'lar da, bombalarının tanka doğrudan isabet ettiği çok seyrek haller dışında, etkisizdiler. Yaptıkları bütün saldırılardan düşmanın sağ-salim kurtulduğunu görerek usanan refakat uçakları mürettebatı, daha 1941'de uçaklarına daha güçlü silâhlar yerleştirilmesini istiyorlardı. Seslerini duyurabilmeleri için aradan bir yılın geçmesi gerekti.

Rechlin deneme alanında bir Henschel 129' un gövdesi altına MK 101 tipi 30'luk bir top

yerleştirildi. Yapılan bir seri deney MK 101'-in obüslerinin her atışta 80 milimetre kalınlığındaki tungstenli çelik zırhları deldiklerini gösterdi. Tank avcısı nihayet doğmuştu.

Bu uçak ilk başarılarını 1942 Mayısında Harkof'ta yarma hareketine girişen Rus tanklarına karşı kazandı. Berlin'den gelen işçi ekipleri birkaç düzine Hs 129 uçağını **«uçan top»** haline soktular. 1942'deki yaz saldırısı sırasında Rus zırhlı birlikleri savaşı hiçbir zaman kabul etmediklerinden, tank avcıları fazla bir şey yapamadılar. Hücum uçağı olarak Henschel'lere âcil ihtiyaç vardı. Bunlardan ayda 20-30'dan fazlası yapılamıyordu. Bu yüzden topları çakarıldı. Ayrıca 1942-1943 kışında, çok soğuk havalarda bu topun işlemediği de görüldü. Elde kala kala ancak Yarbay Otto Weiss komutasındaki iki tane tank avcı filotillası kalmıştı. Düşmanın yarma hareketiyle açtıkları boşlukları bunlar dolduracaklardı.

Birçok defalar etkinliğini ispatlamış olan bir silâha kesin biçimini verme işi nihayet 1943 başında ele alındı. 94'üncü Filo'nun Dördüncü Grubu olan bir tank avcı birliği Yüzbaşı Bruno Meyer'in komutasına verildi ve Temmuz ayında, tarihin en büyük tank savaşı olan, Kursk'taki **«Kale Harekâtı»** muharebesine sokuldu.

Bu hücum uçakları doğu cephesinde gittikçe daha büyük önem kazanacaklardı. Bunun kanıtı da **«Kale Harekâtı»**ndan ve onu Orel Nehri dirseğinde izleyen çekilişten sonra, hücum uçakları haline sokulan Stuka'ların resmi bildirilerden kayboluşlarıyla ortaya çıktı. Komutasındaki 2'nci Filotilla ile düşman

tanklarını havadan topa tutmaya ilk olarak başlayan, Teğmen Hans - Ulrich Rudel oldu. Ju 87'nin kanatları altına iki tane 37'lik uçaksavar topu koydurtmuştu. Bunun üzerine Junkers yeni hücum uçağının seri halinde yapımına başladı.

Şu da var ki Rudel'den başka hiç kimse böylesine parlak başarılar kazanamadı. Savaşın son otuz ayı boyunca o, toplam olarak 519 tane gibi, akıl almıyacak sayıda Rus tankını tahrip etti. Yiğitliği mükâfatlandırılmak üzere kendisi için özel olarak ihdas edilen en yüksek nişanı 1 Ocak 1945'te alan tek Alman ordusu mensubu o oldu. Şövalye haçına eklenen altın meşe dallarıydı bunlar.

1943 güzünde Albay Dr. Ernst Kupfer hücum uçağı birliklerinin başına General rütbesiyle getirildi. O sırada elinde Ju 87'lerden, Hs 129'lardan ve FW 190'lardan oluşan ondört grup vardı. Alman havacılığının her işe koşulan uçağı Ju 88'e 75'lik bir tanksavar topu eklenerek bunun tank avcısı haline sokulması denendi. Fakat bu girişim başarısızlıkla sonuçlandı. Junkers bir atışta en kalın zırhlı tankları bile yokediyordu ama o kadar ağırlaşmış, alçaktan uçtuğu sırada öylesine kolay vurulacak bir hedef haline gelmişti ki, bu işten vazgeçmek gerekti.

Ruslar bu tank avcılarının kendilerinin en büyük düşmanları olduğunu çok geçmeden kavradılar. Durur durmaz ustalıkla gizlenme ve uçaksavarların da kendilerine eşlik etme işini öğrendiler. Her saldırıya geçişlerinde can düşmanlarından korunmak için böyle yapıyorlardı.

Hücum uçağındaki bu gelişmeyi cephenin

ihtiyaçları gerektirmişti. Bu da Alman Hava Kuvvetleri'nin kendi destekleyici rolleri içine gittikçe daha çok kapandıklarını; kara kuvvetlerinin de gittikçe daha çok çetinleşen bir savaşa tutuşmuş olduklarını gösterir.

Bu gelişme çığırını yüzbaşı Bruno Meyer'in 8 Temmuz 1943'te, Biyelgorod'un batısında bir Sovyet zırhlı tugayına karşı tank avcılarıyla giriştiği saldırı açtı. Emrindeki filotillalara Binbaşı Matuschek, Teğmen Oswald, Teğmen Dornemann ve Asteğmen Orth komuta ediyorlardı. Çok geçmeden tankların dumanı tüten iskeletleri muharebe alanının her yanında görülmeye başlandı. Aynı zamanda Rus piyadesi 190'ncı Bombardıman Grubu'nun patlayıcı bombaları altında darmadağın oluyor, zırhlı tugayın kalıntıları da kaçarak ormanda saklanıyordu.

Rusların tasarladıkları yandan saldırı durdurulmuştu. Muharebenin gürültüsü üzerine harekete geçen 4'üncü Zırhlı Ordu'nun bütün kuvvetleri kuzeye doğru ilerliyordu. Bu ordu üzerine çöken tehlikenin farkına varıp acele olarak 8'inci Hava Kolordusu'nun yardımını istediği zaman, hücum uçaklarının kendilerinden ve hemen harekete geçmeleri durumu çoktan aydınlatmıştı.

Fakat «Kursk Harekâtı»nın hedefi olan, Rus ordularının Kursk'ta kuşatılmaları işi, yedek kuvvetlerin bulunmayışı yüzünden hiçbir zaman başarılamadı.

Alman saldırılarının başlayışından topu topu altı gün sonra, Ruslar 11 Temmuzda Orel'in kuzeyi ile doğusunda Almanların çok korktukları karşı saldırıyı başlattıkları zaman Alman Kara ve Hava Orduları ilerlemek-

te oldukları bir cepheden düşmanın açtığı gedikleri kapatmak için birlikler getirtmek zorunda kaldılar.

Kurs saldırı muharebesinin yanısıra, Orel kesiminde de bir savunma muharebesi oluyordu. 2'nci Alman Zırhlı Ordusu'yla 9'uncu Alman Ordusu orada kuşatılmak tehlikesiyle karşı karşıya idiler. General Model'in gerisinde açılan gedikten içeriye durmadan Sovyet tankları dalıyorlardı.

19 Temmuz günü bir Sovyet tugayı Khotinets'te Briansk - Orel demiryolunu kesti. Daha güneyden geçen yol, iki ordunun tek ikmâl yolu olarak kaldı. Sekiz ay önce Don Nehri üzerindeki Kalaç'ta, 6'ncı Ordu'nun Stalingrad'da kuşatılmasıyla sona eren durumun bir yenilenişiydi bu.

Alman Hava Kuvvetleri bir kez daha darbeyi indirdi. Stuka'lar gediğin yakınındaki Karaçef'ten havalandılar. Bombardıman uçakları, av uçakları, tank avcıları, hemen hemen eldeki bütün birlikler 1'inci Hava Tümeni'nde toplandılar. Nihayet başlıca çabanın hangi önemli noktada kesin olarak yapılacağı kararlaştırıldı.

Başarı da kendini göstermekte gecikmedi. Birbirini kovalayan öldürücü darbeler düşmanı geriye attı. Kupfer'in Stuka'larıyla Meyer'in tank avcıları bütün gün, kuzeye doğru kaçan münferit tankları kovaladılar.

Daha sonraki günlerde kara birlikleri gediği kapatma işini başardılar. Hava Kuvvetleri sayesinde Don Nehri'nin dirseğinin boşaltılmasına **«Hagen Hareketi»** diye adlandırılan hareketle çok geçmeden başlanabildi.

Orgeneral Model radyo ile gönderdiği teşekkür mesajında şu olay üzerinde ısrarla dudru: Hava Kuvvetleri iki ordunun gerisinde başlayan bir düşman tank saldırısını tek başına havadan durdurmayı ilk kez olarak başarmıştı.

Böylece 19-21 Temmuz 1943'te Alman Hava Kuvvetleri, boyutları çok daha korkunç olacak olan ikinci bir Stalingrad'ı önleme işine kesin biçimde yardımcı oldu. Yığın halinde giriştiği son savaş olacaktı bu. Ve yeni bir görev de ondan, elindeki güçten daha fazlasını istedi ki bu, Almanya'nın kendisinin savunulmasıydı.

**Rusya'daki kader çizgisi — Edinilen tecrübeler ve alınan dersler**

1 — 1941'de, Rusya'daki yıldırım savaşının başarısızlıkla sonuçlanmasından sonra hemen hemen tümüyle kara birliklerini desteklemek için kullanılmış olan Alman Hava Kuvvetleri, başlıca hedefi Sovyet endüstrisi olan stratejik bir savaşa girişmek durumunda bulunuyordu. Gerçekten o sıralarda Sovyet üretimi ve özellikle tank, top, hücum uçağı üretimi durmadan artıyor ve bu durumun yarattığı baskı da çok zayıf Alman birliklerinin işgal etmekte oldukları cephede kendisini durmadan belli ediyordu. 1941'den savaşın sonuna dek Almanya yaklaşık olarak 25.000 tank üretti. Oysa aynı dönem içinde Rus üretimi bunun altı katıydı.

2 — İngiltere Muharebesi'nde olduğundan daha da fazla, stratejik bir savaşı başarıyla bitirmek için Alman Hava Kuvvetleri'nin elinde dört motorlu ağır bombardıman uçak-

ları yoktu. He 177 tipi bir uçağın yapımı tasarlanmıştı. Fakat pike yaparak saldırabilecek dört motorlu bir uçak isteyen Alman Hava Kuvvetleri Başkomutanlığı'nın bu konuda gösterdiği titizlik yüzünden, sözkonusu uçak tipi hiçbir zaman gerçekleştirilemedi. Ancak Ju 88'lerle He 11'lerin Sovyet silâh endüstrisinin kilit noktaları üzerine yığın halinde yapacakları saldırılar, bu uçaklar faaliyet alanlarının sınırında iş görseler bile, elle tutulur sonuçlar verebilirdi. Nitekim 1943 baharında yapılan birkaç stratejik akın bunu geniş ölçüde doğruladı. Fakat Alman Hava Kuvvetleri tam tersini yaparak, cephe ihtiyaçlarını karşılamak için her yerde dağınık düzende savaşa girdi. Muharebe alanlarında elde edilen başarılar ne olursa olsun, Sovyet endüstrisi, ordularının uğradığı kayıpları her zaman kolayca doldurdu. Düşmanın kuvvetleri de yıldan yıla durmadan arttı.

3 — Alman Ordusu'nun başında bulunanlar, kuvvetlerini daha az yaygın bir cephede yeniden toparlamak için düşmanla teması kademeli olarak kesmek istiyorlardı. Hitler onların öğütlerini dinleyecek yerde boyuna karşıt emirler verdi. Bunlardan da birliklerin oldukları yerde inatla tutunmaları isteniyordu. Cephe hattını parçalayan gedikler Alman Hava Kuvvetleri'ni yeni ve zahmetli görevler üstlenmek zorunda bıraktı ki, bunların arasında kara kuvvetlerinin ikmâl ve iaşesini sağlamak da vardı. Demyansk cebinde kuşatılan kolordunun kurtarılışı ters sonuçlar yarattı. 6'ncı Ordu 1942 Kasımı sonunda Stalingradda kuşatıldığı zaman Alman Orduları Başkomutanlığı onun ikmâl ve iaşesini de ha-

va yoluyla sağlamasının mümkün olduğunu sandı.

4 — Hitler'in 250.000 kişiyi hiçbir yarma hareketinde bulunmaya kalkışmaksızın Stalingrad'da tutmak yolunda verdiği karar, bunların ikmâl ve iaşelerini hava yoluyla sağlama sorunu ciddi olarak incelenmeksizin alındı. 4'üncü Hava Ordu'sunun Komutanı von Richthofen gibi, cephedeki havacı generaller, daha başlangıçta Komutanlığın dikkatini kendilerinden yapılması istenen işlemin başarıyla bitirilmesinin olanaksızlığı üzerine çekmek için herşeyi yaptılar. Hitler onların ileri sürdüğü kanıtları kabul etmedi ve 6'ncı Ordu'yu işin içyüzünü gayet iyi bildiği halde fedâ etti. Hava Kuvvetleri Stalingrad'da yetersiz araçlarla ve elverişsiz hava koşulları içinde, düşmanın uçuş ve iniş alanlarına üstüste yaptığı saldırılar altında umutsuz bir savaş verdi. Böylece orada, savaşlar tarihin en acıklı bölümlerinden birini yazmış oldu.

5 — Doğudaki son saldırı **«Kale Harekâtı»** idi. Hava Kuvvetleri Kursk Muharebesi'nin başlıca çaba noktasına 1.700 bombardıman, av ve hücum uçağı ile müdahale etti. Çok sayıda Sovyet zırhlı tugayının yokedilmesi gibi ayrıntı niteliğindeki birçok başarıya rağmen düşman yokedilmediği gibi yenilmedi de hattâ. Kuvvetleri çok artmıştı. Ondan sonra ordunun giderek güçsüz düşmesi Alman Hava Kuvvetleri'ni, uçaklarını cephenin tümü üzerine dağıtarak ve muharebe alanında doğrudan müdahalelerde bulunarak destekleme görevlerinde kendini göstermek zorunda bırakacaktı. Bombardıman uçakları için bu, olanaksız ve umutsuzca bir görevdi.

*Dokuzuncu Bölüm*

# ALMANYA MUHAREBESİ

## Ateşli işaretler

O ânları yaşamış olan bir insan, onları hiçbir zaman unutamıyacaktır. İşte «Uçankaleler», bir bombardıman uçakları seli!

«Beyaz Ayı» postasında görevli subay bizi Züyderze üzerine gönderdi. Orada düşman bombardıman uçaklarına Texel'in 20 kilometre batısında, 7.000 metre yükseklikte rastladık...»

İki kişilik bir Me 110 uçağının radyocusu olan Onbaşı Erich Handke'nin raporu böyle başlıyordu:

«Birdenbire 50 tane «Kale-II» tipi Boeing uçağını hep birlikte, karşımızda uçarken gördük. İtiraf edeyim ki bu görüntü üzerine sırtım buz kesildi, bütün arkadaşlarım da aynı şeyi duydular. Bu dört motorlu kaleler karşısında kendimizi o denli küçük, o denli çirkin hissettik ki... Müfreze Komutanımız Erbaş Grimm başta olduğu halde, onlara yandan saldırdık...»

Herbiri ikişer uçaktan oluşan dört müfreze, yâni 8 Messerschmitt Me 110, 60 tane Boeing B 17'ye, başka bir deyişle 20'lik onaltı top ve 7,9'luk kırk mitralyöz 720 tane çok ağır 12,7 lik mitralyöze karşı böylece savaşa girmiş oluyorlardı.

Günlerden 4 Şubat 1943. Sekiz gün önce, 27

Ocak günü uçankaleler Wilhelmshaven'a yaptıkları ilk büyük gündüz akını ile, Almanya'ya karşı hava savaşının yeni bir bölümünü açtılar.

İngiliz Kraliyet Hava Kuvvetleri'nin bombardıman filoları Alman kentlerine darbelerini indirmek için gecenin karanlığından yararlanıyorlardı. 1942 yılı boyunca İngiltere'de toplanan 8'nci Amerikan Hava Ordusu o zamana dek ancak Fransa'daki hedeflere karşı harekete geçmiş, bunu da güçlü avcı birlikleri eşliğinde yapmıştı tabii. Fakat şimdi de bombardıman uçakları güpegündüz Almanya üzerinde boy gösteriyorlardı. Öylesine içerilere doğru gidiyorlardı ki, av uçakları onları izleyemiyordu.

İngilizler onları bu serüvene atılmaktan vazgeçirmeye çalıştılar. Alman av uçaklarının gücünü biliyorlardı. Çoğu zaman kendi canları bahasına bunu denemişlerdi de. Fakat Amerika'lılar hiçbir itiraza kulak vermediler. Uçankalelerinin ateş gücüne, yanaşık düzende uçarak meydana getirecekleri daire biçiminde, çepeçevre savunma sistemi kurmuş olmalarına güveniyorlardı.

27 Ocak 1943 günü olaylar onları haklı çıkarır gibi oldu. Ellibeş tane Boeing uçağı *Wilhelmshaven'daki tersanelere* bütün bombalarını attı. Savunma olarak da ancak birkaç tane Focke - Wulf FW 190 tipi uçak filotillası ile karşılaştılar. O gün, Kuzey Denizi Kıyı Koruma Örgütü ancak bu kadarlık bir savunma gücü çıkarabilmişti. Bu ise yanaşık düzende uçan bir Amerikan bombardıman taburunu dağıtmak için çok yetersizdi tabii.

Fakat Alman avcıları yine de hücum etti-

ler. Düşman birliğini geride bıraktılar, sonra dönerek üzerine çullandılar. Alman Hava Kuvvetleri Başkomutanlığı hâlâ öyle emretmekteydi ama düşmana arkadan saldırma taktiğinin modası artık geçmişti. Manş Denizi kıyılarını savunmakta olan 2'nci ve 26'ncı Av Filoları son aylar boyunca bunu kendi zararlarına olarak öğrenmişlerdi. Uçankalelerle ise bu intihar demekti. Fakat karşıdan gelince, onları düşürmek mümkündü.

Karşılaşma ancak birkaç saniye sürdü. Hasımlar birbirlerine saatte yaklaşık olarak 1.000 kilometreyi bulan kombine bir hızla yaklaştılar. Avcıların nişangâhlarında, bombardıman uçakları korkunç biçimde irileşiyorlardı.

Saniyenin onda birinde olup bitecek bir işti bu. Avcılar tetik düğmesine bastılar, üzerlerine doğru gelen yığından kaçmak için ya hemen burunlarını havaya diktiler, ya da pike yaptılar. En ufak bir çekingenlik gösterseler mahvolurlardı.

27 Ocak 1943 günü Wilhelmshaven'dan dönüştenüşte yalnız üç uçankalenin eksik olduğu bildirildi. Bu, çok ufak bir kayıptı. Amerika'lılara başvurdukları taktiğin güçlü bir temele dayandığını gösteriyordu. Nitekim yine akın yapmakta gecikmediler. Bu akın da yanaşık düzende uçan birliklerce güpegündüz yapıldı. İngilizlerin tersine olarak da askerî hedeflerle Alman savaş endüstrisinin kilit noktaları seçildi.

Amerika'lılar 4 Şubatta yığın hâlinde bir akın daha yaptılar, güçlü bir Alman savunmasıyla karşılaştılar. Focke - Wulf'lardan ayrı olarak, iki kişilik Me 110'larda ikili ve dört-

lü gruplar halinde, dört motorlu Amerikan uçaklarının karşısına çıktılar.

Çavuş Scherer radyo ile: «Elli tane düşman uçağı görüyorum ve saldırıyorum,» diye haber verdi.

Bütün bu Me 110'ların gövdelerinin ucunda radar vardı, böylece karanlıkta önlerini görebiliyorlardı. Mürettebat özenle eğitilmişti. Her gece İngiliz bombardımanlarına karşı av uçuşları yapıyorlardı. Şimdiyse güpegündüz onları Amerika'lılara karşı gönderiyorlardı.

1'inci Gece Avcıları Filosu'nun 2'nci Filotillası'na komuta eden Yüzbaşı Hans - Joachim Jabs, Leeuwerden'den gelen Dördüncü gruba komuta ediyordu. Komutanı ve en çok zafer kazanmış gece avcısı olan Helmut Lent, şeflerinin emriyle o gün istirahatliydi.

Jabs eski 76'ncı Filo'nun kıdemlilerindendi. 1940 yazında Londra üzerinde Spitfire'larla karşılaşmıştı. Bir kez daha düşmanın üzerine atıldı. İngiltere Muharebesi yapılalı iki buçuk yıl geçmişti ama Almanlar iki kişilik eski uçaklarını hâlâ kullanıyorlardı. Oysa düşman yerinde saymamıştı: Elinde şimdi dört motorlu uçaklar, uçankaleler vardı.

Jabs bir gedik bulmak için tetikteydi. Bu B 17'ler İngilizler gibi değillerdi. Gövdelerinin altında iki tane ağır makineli postası vardı. Ateşleriyle dövemedikleri, «ölü bölge» diye bir şey yoktu onlar için. Kirpinin dikenleri gibi, her yanlarından öldürücü silâhlar fırlıyordu. İngiliz bombardıman uçaklarına karşı çok başarılı olan taktik uygulanıp da onlara alttan saldırmak, tamah edilecek şey değildi gerçekten. Jabs birdenbire aradığı ge-

diği buldu, peşinden gelen uçakla birlikte hemen ortaya atıldı. Saldırı, Çavuş Scherer'in uçağını Amerika'lıların güçlü savunma ateşinden kurtarmak için, tam zamanında yapılmıştı.

Scherer teması kesmek zorunda kaldı: Kendisi de, radyocusu Mehner de yaralanmışlardı.

O sırada Asteğmen Vollkopf ve Çavuş Naumann, bombardıman uçaklarına karşıdan hücum ettiler. İkisi bir olup bir Boeing'i savaşdışı ettiler. Motorunun birinden dumanlar çıkıyor, yardımcı kanatları rüzgârda şaklıyor, kendisi de geride kalıyordu. Naumann şimdi de arkadan yanaştı ona, fakat gerideki mitralyözcü de görevini yaptı. Boeing de, Messerschmitt de alevler içinde düştüler. Bununla birlikte Naumann uçağına yeniden hâkim olabildi ve Ameland Adası'nın kuzey kıyısındaki bir kumsalın sığ sularına indi.

Sonuncu kolun Erbaş Heinz Grimm ve Çavuş Georg Kraft yönetimindeki iki Me 110'u, geride kalan bir Boeing'in üzerine çullandılar. Sırayla önden,arkadan, yukarıdan saldırdılar ona.

Nihayet, Grimm'in yeni bir saldırısından sonra bombardıman uçağı alev aldı, burgu gibi döne döne düşmeye başladı. Tam da zamanıydı. İki Messerschmitt ağır yara almıştı. Sol motorları duman çıkarıyor, işlemiyordu. Grimm'in kalbi kurşunlarla delik deşik olmuş, Çavuş Meissner yaralanmıştı. Yere inmeden az önce Grimm'in sol motoru da durdu, fakat o, gövde üstüne çok güzel bir iniş yaptı. Çavuş Kraft bu işten daha iyi sıyrıldı

ama kullandığı Messerschmitt kalbura dönmüştü.

Uçankalelerle yapılan bu ilk gündüz karşılaşmasından dönen bütün Me 110'lar ağır yaralar almışlardı. Gerçi üç tanesini de düşürmüşlerdi ama içlerinden sekizi gelecek gece harekâtı için kullanılmaz haldeydi. Oysa bunlar özel ve nâzik bir donanıma sâhip uçaklardı. Bu donanım olmadı mı hiçbir gece av uçuşu da yapılamazdı. Gece avcıları uçankalelere karşı gündüz savaşına sokuldular mı ağır kayıplara uğruyorlardı.

Uçakların yerine yenisini koymak mümkündü ama, insanların yerine hiçbir zaman yenisi konulamıyordu. Bu gibi çarpışmalarda en yüksek yeteneklere sâhip mürettebat kaybediliyordu. Gece avcıları tek başlarına savaşıyorlardı. Yerdeki nöbetçi subayı kendilerine bir bombardıman uçağının izini gösterip radar da bunu zaptetti mi gece avcıları hemen üzerine atılırlar, «Lancaster»in karnına yapışırlar, hızlarını onunkine uydururlar, âdeta onun gölgesi olurlardı. Saldırıları da o zaman yıldırım gibi olurdu, düşman ne yapsa kurtulamazdı.

Gece avcıları bu taktik çok usta olmuşlardı ama gündüzleri sel gibi akan bombardıman uçaklarına karşı bunu uygulamayı akıldan bile geçirmemek gerekti. Yalnız birçok uçağın cepheden yapacakları bir saldırıyla düşmanın sıkışık, yanaşık haldeki savunma sistemi delinebilirdi.

Ama gece avcıları yine de bu yeni savaşa sürülüyordu. 26 Şubat 1943 günü Yüzbaşı Jabs üç filotillanın başında olduğu halde «Liberator» B 24'lere karşı havalanmıştı. Bunlar

Emden'e saldırdıktan sonra dönmüşler, uzaklaşıyorlardı. 12'nci Filotillânın Komutanı olan Yüzbaşı Ludwig Becker de ilk kez olarak bu şenliğe katılmaktaydı. Becker gece savaşının büyük teknisyeniydi. Fakat her yanlarından kirpi gibi silâhlar fışkıran Liberator'lara karşı bütün ustalığı kaç para ederdi? Arkadaşları onu gözden kaybettiler. Yüzbaşı Becker'le radyocusu Başçavuş Staub geri gelmiyeceklerdi. Kimse onların düştüklerini görmemiş, kimse ne olup bittiğini anlıyamamıştı. Bütün arkadaşları gece oluncaya dek denizi araştırdılar ama boşuna.

Yüzbaşı Becker karanlıkların içinde güvenlikte hissediyordu kendini. Aylardan beri kendisi hiçbir isabet almaksızın bombardıman uçaklarını birbiri ardınca düşürüyordu. Fakat gündüz yaptığı ilk savaş ona uğur getirmemşiti. Havalanacağı sırada, kazandığı 44'üncü zafer için kendisine, Şövalye haçına eklenmek üzere, Meşe yapraklarının da verildiğini öğrenmişti. Onun ölümü gece avcılarını altüst etti. Herkes: «Hava Kuvvetleri o kadar yoksullaştı mı ki bu gibi uzmanları kendilerine yabancı olan savaşlarda böylece harcasın?» diyordu.

1943 Nisanının başında 1'nci Av Filosu'ndan bir de 2'nci Av Filosu çıktı, bunun başına da Jever'de Binbaşı Anton Mader getirildi. Sonra da Afrika'dan dönen 27'nci Filo, Kuzey Denizi'nin kıyıları üzerinde Yüzbaşı Josef Janssen'in komutasındaki 2'nci Filotilla'yı görevlendirdi. Evet bu, uçüş yapabilecek haldeki tek bir yeni Me 109 filotillasıydı. Yine Nisanda 54'üncü Filo'nun Üçüncü Grubu da Doğu cephesinden geri çağırıldı.

Çünkü her yerde, Rusya'da, Akdeniz'de, Manş Denizi üzerinde avcıların eksikliği duyuluyordu. İvedilik sırasıyla Almanya'nın korunması henüz öncelik kazanmamıştı.

Ernst Udet canına kıymadan önce, Almanya üzerinde cereyan edecek olan savaşı daha o zamandan görerek şu kehanette bulunmuştu: «Av uçakları yapın, yine av uçakların yapın, her zaman av uçakları yapın!» Eylül 1941'de hazırlanan programda ölçüsüz derecede geniş olan Alman cepheleri için ayda ancak topu topu 360 av uçağı yapımı öngörülmüştü.

Udet'in yerine geçen Milch bu sayıyı iki katına çıkardı; sonra, 1942 sonunda yapımı 1.000 taneye çıkarmayı önerdi. Bunun üzerine Göring gülmüş:

— «Allah Allah, ne yapacaksınız bu kadar avcı uçağını,» demişti.

Hava Kuvvetleri Kurmay Başkanı General Jeschonnek de birkaç ay önce:

— «Cepheye ayda 400 - 500'den fazla av uçağı yerleştiremem,» demişti.

Sonbaharda ayda beş yüz, Şubat 1943'te, 700, Mart ve Nisanda 800, Mayısta 900'ü aşkın, Haziranda da 1.000'e yakın av uçağı yapılmıştı.

Jeschonnek aldanmıştı. Cepheler bu yeni uçakları silip süpürüyorlardı. Geleceğini göklerdeki ateşli işaretlerin haber verdikleri savaş için de bu av uçakları çok yetersizdi.

Manş'ın öbür kıyısında Amerikan 8'inci Hava Ordusu, Alman savunmasının gelişimini sürekli bir ilgiyle izliyordu. Başlangıçta uçankaleler zemini yoklamakla yetindiler.

Almnaya üzerindeki serüvenin kendilerine ne gibi sürprizler sakladığını bilmiyorlardı. 1943 baharında küçük sayıdaki avcı birliklerinin kendilerine verdikleri kayıplar onları sakıntılı davranmaya itti.

8'inci Hava Ordusu Komutanı General Ira C. Eaker bunun üzerine bir plân hazırladı. Alman uçaklarıyla bunların birliklerini besleyen fabrikalar yakılıp yıkılacaktı. Bu konuda şu açıklamayı yapıyordu: «Çünkü, Alman av uçaklarının artmasını bıçakla keser gibi durdurmazsak, belki hedefimize erişemeyeceğiz: Bu hedef de savaş endüstrisinin dar boğazını yıkıp yoketmektir.»

Onun için de, Amerikan bombardıman uçaklarının kendi gece akınlarına katılmalarını isteyen İngilizlerin bu isteklerini inatla reddediyordu. Sonunda Müttefikler uyuştular. İngilizler geceleri, Amerikalılar da gündüzleri akın yapacaklardı.

Herbiri ötekinin aldandığına için için inanmaktaydı. Bununla birlikte General Eaker de, onun gibi düşünmeyen İngiliz Mareşali Harris de haklı çıkacaklardı.



Adı Alman kentlerinin sistemli olarak yıkılması işine ebediyen bağlı kalacak olan Sir Arthur Harris, Kraliyet Hava Kuvvetleri bombardıman birliklerinin başına bir yıl önce, 22 Şubat 1942'de getirilmişti. 14 Şubatta yapılan bir kabine toplantısında Almanya'ya karşı «sınırsız» bir hava savaşının açılması kararlaştırılmıştı. İleriye doğru atılan bu adımla, gerideki bütün köprüler de atılmış bulunuyordu. Daha önce yapılan bombardı-

manlar bundan böyle zararsız oyunlar hâlini alacaklardı.

1939'da İngilizler de' Almanlar da düşman toprağına ilk bombayı atmamak için kesin emir almışlardı. İngilizlerin Heligoland ve Wılhelmshaven'deki Alman savaş gemilerine karşı yaptıkları gündüz akınları, bunlara katılan Wellington bombardıman uçaklarının yarıdan fazlasının 18 Aralıkta kaybedilmesi üzerine kesilmişti. Kraliyet Hava Kuvvetleri de Alman Hava Kuvvetlerinin İngiltere Muharebesi sırasında edindiği tecrübeyi çok çabuk edinecekti. Bombardıman uçakları avcıların saldırılarına dayanamıyacak kadar, çok yavaş ve çok güçsüzdüler. Onun için gecenin karanlığına sığınarak iş görmeleri gerekiyordu.

1940 yılının başlangıcı, 1939 yılının sonu kadar durgun oldu. Fakat Alman saldırısı başlayınca her şey değişti. Churchill Başbakan oldu. Hemen o akşam, 10-11 Mayıs gecesi, İngiliz bombardıman uçakları ilk kez olarak bir Alman kentine doğru havalandılar. Geceyarısından birkaç dakika sonra, iki motorlu Whitley uçaklarından atılan bombalar Mönchen - Gladbach'ın üzerine düştü. Bunlar şehrin ortasındaki Luisenstrasse'de patladı. Dört sivil öldü, bunlardan birisi bir İngiliz kadındı.

O sırada Havacılık Bakanı olan J. M. Spaight, 1944'te «Bombing vindicated (Bombardımanları haklı gösteren nedenler)» başlığı altında yayınladığı kitapta şöyle diyordu: «Bu akın Fransızların karşı koymalarına rağmen yapıldı. Almanlar İngiltere'yi bombardıman etmeye başlamadan önce biz Almanya'daki

hedefleri bombardıman etmeye başladık. Bu tarihsel bir olaydır... Böyle yaparken çetin bir yol seçiyorduk ama en iyi yol da bu idi. Alman kentlerini yokederek, kendi kentlerimizin dokunulmazlığı gibi bir ayrıcalıktan da vazgeçiyorduk... Biz rahat dursaydık Almanların ne Londra'ya, ne de bizim endüstri bölgelerimize saldırmıyacakları muhakkak değilse bile mümkündü... Onlara göre savaşın bu türlüsü kârlı bir şey değildi.»

Spaight haklıydı: Alman Hava Kuvvetleri İngiltere'yi 1940-1941'de bombardıman ederek barışa zorlamak için yaptığı girişimde başarı kazanamayacaktı. Almanlar o zaman yalnız askeri ve endüstriyel hedeflere zarar vermeye çaba gösteriyorlardı. Ama İngiliz sivil halkı geceleri yapılan bombardımanların yarattığı kararsızlık havasından acı çekmekteydi.

1940 ve 1941'deki İngiliz akınlarının etkileri çok ufaktı. Özellikle bunlar hırpalama uçuşlarına benziyordu. Henüz belirli bir hedefi ayırdedip onu bombalama yöntemi bulunmamıştı. İngilizler bakımından, elde edilen sonuçlar hazindi.

Fakat savaş sürüp gidiyordu. Alman Hava Kuvvetleri de bütün çabalarını Akdeniz'e kaydırmış olduğundan, Kraliyet Hava Kuvvetleri gelecek muharebelerde kullanacağı bir bombardıman ordusu yapmaya vakit buldu. Dört motorlu «Stirling», «Halifax» ve «Lancaster» uçakları montaj zincirlerinden çıkıyor, yüksek frekans teknisyenleri de gökyüzünde «Gee» diye adlandırılan, görülmez bir ağ örüyorlardı. Bundan sonra seyir personeli yolunu buna göre ayarlıyacak, Alman-

ya üzerindeki konumunu her an tam tamına anlıyabilecekti.

Daha 1942'nin başında bu hazırlıklar öylesine ilerlemişti ki, artık Churchill her türlü ölçüyü elden bıracaktı. Derken Mareşal Harris ortaya çıktı.

Kendisine direktif olarak: «Düşman sivil halkının, özellikle endüstride çalışan işçilerin moraline saldırması» emredildi. Bir de ivedilik sırası yapıldı. Başka Essen geliyor, onu Duisburg, Düsseldorf ve Köln kentleri izliyordu.

Gece şebekesi Renanya ve Vestfalya bölgesinin ucsuz bucaksız kentsel bölümünü kaplıyordu. Kraliyet Hava Kuvvetleri gece bombardıman uçaklarının hedeflerini elleriyle koymuş gibi bulacaklarını ummaktaydı. Listede başka yerlerde bulunan kentler de vardı. Hava koşulları elverişli olunca bunlara da akınlar yapılacaktı. Her kent için saptanan şifreli bir kelime, bunların bellibaşlı endüstrilerini hatırlatmaktaydı. Bremen deyince akla «havacılık endüstrisi», Hamburg deyince «tersaneler ve liman tesisleri», Schweinfurt deyince «bilyeli yataklar» geliyordu. Her türlü yanlışlığı önlemek için, Kraliyet Hava Kuvvetleri'nin Kurmay Başkanı olan Mareşal Sir Charles Portal kendi eliyle yazdığı bir notta akınların hedeflerinin ne liman tesisleri, ne de anılan fabrikalar değil, bu kentlerin yerleşim mahalleleri olduğunu hatırlatıyordu:

«Anlaşılmıyacak bir şey kalmaması için bunun çok açık seçik olması gerek,» diye de eklemişti.

Taktikteki bu değişiklik kesin olacaktı. Herbiri hedefe ulaşmaya çalışacak olan bom-

bardıman uçaklarını ardarda, dalgalar halinde gönderecek yerde - ki bu, onların etkilerini azaltıyor, bombaların dağılmasına yol açıyordu - bundan böyle yığın halinde akınlar yapılacaktı. Bütün bombalar sınırlı bir kesime aynı anda atılacaktı. Bunun etkisi de korkunç olacaktı.

Harris göreve başladığı sırada durum böyleydi. «Fark gözetmeden yapılan bombardıman»ı bulanlar onun kişiliğinde, muhakkak ki, kendi görüşlerini en aşırı sonuçlarına dek uygulayabilecek insanı görüyorlardı. İngilizlerin de dedikleri gibi: «Kraliyet Hava Kuvvetleri artık eldiven giymiyecekti...»

1942 baharında Harris yıldırımı andıran üç darbeyle işe başladı.

28-29 Mart gecesi 191 tane bombardıman uçağı Lübeck'in «eski mahallesi»nin üzerinde peyda olarak buraya - yarısı yangın bombası olmak üzere - 300 ton bomba attı. Harris, Lübeck'i şu nedenlerle seçmişti: Bu kentte birçok eski zanaatkâr evi vardı. Hepsi ahşap olduğundan kolayca yanabilirdi. Ayrıca kentin sa, unması çok güçsüzdü. Yangını söndürmek için 32 saat uğraşmak gerekti. Lübeck'in merkezinde dumanı tüten bir yıkıntılar yığınından başka şey kalmamıştı. Bini aşkın konut tamamen, 4.000'i aşkın konut kısmen harabolmuş, hepsi sivil olmak üzere 320 kişi ölmüş, 785 kişi yaralanmıştı. Gece avcıları - çoğu dönüşte olmak üzere - ancak sekiz bombardıman uçağı düşürebilmişlerdi.

İkinci darbe Rostock üzerine indirildi. Burada Heinkel uçak fabrikalarına da zarar verildi. Bu kez 468 bombardıman uçağı 24 - 27 Nisan arasında peşpeşe dört gece saldırıda

bulundu. Eski kentin yüzde altmışı yandı. İlk kez olarak da «tedhiş akını» terimi kullanıldı. Aynı deyimi Hitler İngiltere'deki Exeter, Bath, Norwich ve York kentlerine karşı yapılan misillemeler için kullandı, bu kentlerin savunmaları da çok güçsüzdü.

Sonra Harris, Churchill'in de onayını alarak, İngiltere'de el altında bulunan ne kadar uçak varsa topladı ve 30-31 Mayıs gecesi dünya tarihine ilk kez **«Bin tane bombardıman uçağının yaptığı akın»** diye geçecek olan ilk akını Köln şehri üzerine yaptı. Bir buçuk saat boyunca bombardıman uçakları peşpeşe dalgalar hâlinde birbirlerini izlediler. Bu kez 1.455 ton bombanın üçte ikisi yangın bombasıydı. Bin yedi yüz noktada başlıyan ateş, sonunda muazzam bir yangına yol açtı. Bu yüzden 3.300 ev yanıp kül oldu, 9.500 ev hasar gördü, 474 kişi de öldü.

Yığın hâlinde yapılan bu akın, Alman avcılarının güçsüzlüğünü apaçık gösterdi. İngilizler gece avcılarının savunma kesimlerine teker teker sokulmakla yetinmiyorlardı artık. Yanaşık düzende uçan birlikleri savunma bölmesini tek bir avcı uçağı savunmaktaydı. Alman savunmasının 36 bombardıman uçağı düşürerek elde ettiği başarı aldatıcıdır. Gerçi gece avcıları 600'üncü hava zaferini kazanmış bulunuyorlardı ama. 1.000 üzerinde 36 nedir ki? Harris 50 uçağın düşeceğini tahmin etmiş, Churchill ise 100 taneyi göze almaya hazırlanmıştı. Toplam olarak bu dev akından 40 uçak geri dönmedi, 116 başka uçak da - özellikle uçaksavarların atışları yüzünden - az çok hasar gördü.

İngilizlerin hesapları doğruydu. Tek bir

akında ne kadar çok sayıda bombardıman uçağı kullanılırsa bunun etkisi o kadar korkunç oluyor, o kadar da az kayıp veriliyordu.

12'nci Hava Kolordusu Komutanı ve gece avcılarının başı olan General Josef Kammhuber, kendi sistemini güçlendirmeyi her zamankinden çok istiyordu. Savunma şebekesini, Belçika ve Hollanda'dan başlıyarak, Almanya'nın içlerine doğru gittikçe daha derinliğine sokuyordu. Avcı gruplarını çoğaltarak savunma bölmelerini yeniden örgütledi; öyle ki, bunların herbirini iki, sonra üç avcı uçağı korudu. Fakat bu programı uygulamak yıllara muhtaçtı. Olaylar da alınan tedbirleri çok çabuk geride bırakıyorlardı.

Alman Hava Kuvvetleri'nin kurmay heyeti bir umuda daha bel bağlamıştı. Bu geçici bir durumdu ve Rusya ezilir ezilmez herşey değişecekti. Bu koşullar altında başlıca çabayı yine Doğu cephesinde sürdürmek gerekti. Fakat Rusya seferi için öngörülen iki aylık süre bir yılı buldu. Sonra buna bir yıl daha eklendi. Öngörüldüğü gibi, Sovyetlere karşı zafer kazanılmış değildi. Alman avcı birliklerinin başına getirilen General Adolf Galland Almanya'nın hava savunmasını düzenlemenin gereği üzerinde ayak direyordu ama boşuna. Göring öfkeyle şu karşılığı vermişti:

— «Ben filolarımı batıya getirince bütün bu masalların gereği kalmıyacak. Kimse de sizin hava savunmanızdan sözedildiğini duymıyacak artık!» Demek ki önce Moskofu yere sermek, bunu da olasıya çabuk yapmak gerekiyordu.

Alman Hava Kuvvetleri Komutanı olan

Göring düşmanın uğradığı kayıpların gittikçe artmakta oluşunu gözünde büyüterek kendini hayâllerle avutmaya devam ediyordu. 25-26 Haziran 1942 gecesi Alman gece avcıları Bremen'e saldıran 1.006 bombardıman uçağından 49'unu düşürdüler. Gündüz avcıları da kendilerine her zaman güvenilebileceğini ispatladılar.

12 Nisan 1942 günü, J.D. Nettleton'un emrindeki oniki tane dört motorlu «Lancaster» bombardıman uçağı Fransa'yı baştan başa geçerek *Augsburg'da denizaltılar için Diesel* motorları yapmakta olan MAN fabrikalarını bombaladı. Böylesine belirli bir hedefe gün ışığında isabet kaydedilebilirdi ancak. Bombardıman uçakları bütün yolu alçaktan uçarak aldılar, böylece Alman radarlarından kurtuldular. Alârm verilince «Richthofen» diye adlandırılan 2'nci Avcı Filosu'nun bütün filotilları İngilizlerin peşine takıldılar ve onları Paris üzerinde yakaladılar. Kıyasıya bir çatışmadan sonra dört «Lancaster» düştü. 2'nci Avcı Filosu'nun 5'nci Filotillasından Assubay Pohl o gün 100'üncü hava zaferini kazandı.

Geri kalan sekiz bombardıman uçağı Augsburg'a karanlık basarken ulaştı. Bombaları MAN fabrikalarına isabet etti. Uçaksavarlar saldırganların tam ortasına ateş ederek üç tanesini daha tahrip ettiler. Beş Lancaster de karanlıktan yararlanarak İngiltere'ye döndü.

Atakça bir akındı bu. Fakat bir fabrikanın üretimindeki geçici bir gecikmeyi yedi tane dört motorlu uçakla ödemek, gerçekten çok fazlaydı. Bu sonuç İngiliz Komutanlığına düşüncesinde haklı olduğunu gösterdi. Gündüz

akınları, hava saldırısında elde etmek istediği amaçları hiçbir zaman sağlıyamıyacaktı.

Gerçi askeri hedeflere karşı geceleyin yapılan akınlarda bombalar tam yerini bulmuyordu. Fakat aranan hedefler artık onlar değildi. Üzerlerinde binalar bulunan bölgeler, kentlerin tümü yokedilmek isteniyordu.

Mareşal Harris şunları yazıyor: **«Essen'in dışında, hedef olarak kendimize hiçbir zaman özellikle şu ya da bu fabrikayı seçmedik. Endüstriyel tesisleri yoketmek bir çeşit fazladan kazanç gibi görünüyordu bize. Asıl hedefimiz kentin merkeziydi.»**

Almanya muharebesi işte bu koşullar altında 1943'te kesin evresine girdi.



Kuzey Afrika'nın çok parlak güneşi Kazabanlanka'nın beyaz evlerini aydınlatıyordu. Konferans Anfa mahallesinde lüks bir otelde toplanmıştı. Üzerinde yuvarlak pencerelerin bulunduğu bir cephe, Atlas Okyanusu'na bakıyordu. Terasın camlı kapıları açıktı ve çok yakın olan kıyıyı yalayan dalgaların sesleri odaların içine dek giriyordu. Orada, Avrupa'daki savaş alanlarından çok uzakta, Almanya'nın kaderi ve bombardımanların yönetim tarzı üzerinde kararlar veriliyordu. Günlerden 21 Ocak 1943'tü.

Başkan Franklin Dr. Roosevelt ile İngiltere Başbakanı Winston Churchill, Kurmay Başkanlarının hazırladıkları belgeye, hiçbir tanığın önünde olmaksızın, imzalarını atıyorlardı. Kazablanka'da alınan tedbirler çoğu zaman Alman kentlerinin ölüm fermanı sa-

yılmıştır. Fakat bunların metinleri okununca, yapılan bu yorum şüpheli bir hâl alır.

İngiliz ve Amerikan bombardıman ordularının komutanlarına verilen talimatta şöyle deniliyordu: **«Asıl amacınız Almanya'nın askerî endüstriyel ve ekonomik sisteminin tahribini sürdürmek, aynı zamanda Alman halkının moralini çökertmektir. Bu iş de onun silâhlı direnme gücü kesinlikle güçsüzleştirilecek biçimde yapılacaktır.»**

Bu talimat, böylesine genel bir amacın tanımlanmasıyla yetinmiyordu. Havanın ve taktik olanaklarını elverdiği ölçüde, hedeflerin seçiminde aşağıdaki ivedilik ve öncelik sırasına uyulacaktı:

1 — Denizaltı yapımı tezgâhları,

2 — Havacılık endüstrisi,

3 — Taşıma işleri,

4 — Petrol rafinerileri ve sentetik benzin fabrikaları,

5 — Alman savaş endüstrisiyle ilgili bütün öteki hedefler.

Görüldüğü gibi Amerika'lıların görüşleri üstün gelmişti. Sözkonusu olan, gündüzleri bombardıman edilecek belirli hedeflerdi. Oysa İngilizler şehirlerin tümünü geceleyin bombardıman etmek eğilimindeydiler. Churchill'in kendisi, İngiltere'deki 8'inci Amerikan Hava Ordusu'nun başı olan General Eaker'le aralarında geçen bir konuşmayı sonradan anlatmıştı. İkisi de uzun süre tartışmışlardı. Churchill Amerika'lıyı gece bombardımanları yapması için kandırmak istiyordu. Fakat Eaker bildiğinden şaşmadı. Sonunda İngiliz boyun eğdi. Churchill şöyle diyor:

**«Eaker'i ve onun görüş tarzını desteklemeye karar verdim. Böylece düşünce ve davranışımı tümüyle değiştirdim ve uçankalelerin gündüz yaptıkları akınlara karşı ileri sürdüğüm bütün itirazları geri aldım...»**

Fakat, Amerika'lılar için iyi olan bir şey, İngilizleri bağlamıyordu. Üst aşamaların bütün direktifleri gibi Kazablanka'da verilen talimat da bunları uygulayacak olanlara büyük bir yorum özgürlüğü bıraktı. İngiliz Bombardıman Birlikleri Komutanı Mareşal Harris, o zamana dek izlediği taktiği sürdürmeye iyice kararlıydı.

Nitekim Churchill'in imazladığı anlaşmalarda, yukarıda sayılan hedeflere ancak meteorolojik ve taktik koşullar izin verirse akın yapılaçağı belirtilmektedir. İyi ama, İngiliz taktiği böyle bir şeye izin vermiyordu. Ama güpegündüz Alman avcılarının önüne çıkmak da Amerika'lıların kendi bilecekleri şeydi. Madem ki lâftan anlamak istemiyorlardı, tokat yemek için suratlarını uzatmakta da serbesttiler.

Kraliyet Hava Kuvvetleri kentleri yakmak için gecenin karanlığından yararlanmaya devam edecekti. Bu da açık seçik söylenmişti zaten. Almanların morallerini çökertmek gerekti...

Mareşal Harris en nihayet şu sonuca varıyordu: **«Kazablanka'da imzalanan anlaşmalar sayesinde son manevî kaygılar da yokedilmiş oldu ve ben bombardıman savaşıyla ilgili bütün konularda tamamen serbest kaldım.»**

İlk darbe Essen'e indirildi. İngilizlerin seçtikleri tek gerçek endüstriyel hedef burasıy-

dı. Dev Krupp fabrikaları kentin ortasında yükseliyordu. 5 Mart 1943 akşamı Mosquito hızlı bombardıman uçakları saldırıya başladılar. İngiltere'den başlayarak radarla yönetildiklerinden, sarı renkte aydınlatıcı füzeler atarak kendilerini kentin ortasına dek izleyen ağır bombardıman uçaklarına da yol gösteriyorlardı. Bütün akın süresince «rota çiziciler» hedefin sınırını belirtmek için çağlayanları andıran kırmızı ve yeşil füzeler yağdırdılar.

Bununla birlikte, 422 bombardıman uçağı üzerinden 163 tane çift ve dört motorlu uçak, beş kilometrelik bir daire içine taşıdıkları bombaları atabildiler. Ötekiler aldandılar. Uçaklara yol göstermek ve hedefi belirlemek konusunda gerçekleştirilen bütün teknik ilerlemelere rağmen, belirli bir hedefe isabet kaydetmek sözkonusu olunca, gece bombardımanlarının değeri şüpheli bir hal alıyordu.

Sivil halkın acı çektiği, hem de çok acı çektiği tartışma götürmez bir şeydi. Fabrikalara yakın olan bütün konular çok büyük hasarlara uğrıyorlardı. Bombardıman topu topu 38 dakika sürdü. Yarım saati biraz aşkın bir süre içinde kentin üzerine 1.014 ton bomba düştü.

Bu, Ruhr Muharebesi'nin başlangıcı oldu. 5 Martta Essen'le başladı, 540 bombardıman uçağının Köln üzerine yaptığı yeni bir akınla 29 Haziran gecesi sona erdi. Dört aydan daha kısa bir süre içinde Essen'in, Duisburg'un, Düseldorf'un merkezleri tümüyle yakılıp yıkılmıştı. Wuppertal, Bochum, Dortmund ve daha başka birçok kentin çoğu mahalleleri de harâbe halindeydi.

Fakat Harris yalnız Ruhr'la yetinmedi. Burada onun radarla yönetilen «rota çizicileri» bombaların aşağı yukarı tek bir noktaya yoğunlaştırılmasını sağlıyacaklarından her zaman emin olabilirlerdi. Harris akınlarını Reich'ın bütün toprakları üzerine: Güneyde Mannheim, Stuttgart, Nürnberg ve Münich'e, doğuda Berlin ve Stettin'e, kuzeyde Bremen, Wilhelmshaven, Hamburg ve Kiel'e de yaymağa başladı.

1943 yılında, Mart başından Haziran sonuna dek, gece avcılarıyla uçaksavarlar olmak üzere Alman savunmasının başarıları yavaş yavaş, fakat durmadan arttı. Bir İngiliz resmi raporu da bunu itiraf ederek şöyle diyor:

**«Gerçek birer kale haline gelen Alman kentlerinin üzerinde her zaman ölümün soluğunu duyuyoruz.»**

Yolculuklar uzadıkça bombardıman uçaklarının gidişte ve dönüşte içlerinden geçmek zorunda kaldıkları savunma bölgelerinin sayısı o oranda çoğalıyor, Alman savunmasının şansları da yine o oranda artıyordu. 16-17 Nisan 1943 gecesi Çekoslovakya'daki Pilsen üzerine yapılan akın sırasında, 327 uçaktan 36'sı düşürülmüş, 57'si hasara uğratılmıştı ki bu, yüzde 28,5 oranında bir kayıp demekti.

Essen'de, 27-28 Mayıs gecesi 518 bombardıman uçağından 22'si tahrip edilmiş, 113'ü hasara uğratılmıştı. 29-30 Mayıs gecesi Wuppertal - Barmen üzerinde 1'inci Gece Av Filosu'nun Messerschmitt 110'ları İngilizleri denizin üzerine dek kovaladılar. 719 bombardıman uçağından 33'ü düşürüldü, 66'sı da özellikle uçaksavarlarca hasara uğratıldı. 14-15 Haziran gecesi de Oberhausen'de savaşa katılan

203 uçaktan 17'si geri gelmedi, 43'ü hasara uğradı.

Şimdi de Ruhr üzerinde dört ay süren bu dört aylık muharebenin bilânçosunu yapalım:

İngiliz bombardıman uçakları 18.056 görev uçuşu yapmşılardı. İçlerinden 872'si kayboldu, 2.126'sı da bazen ağır olmak üzere, hasara uğradı.

Geceleyin düşürülen 872 uçak... Bu, çok büyük bir sayıdır. Fakat ancak yüzde 4,7 eder. Bu ise Harris gibi bir adamı korkutamazdı. Tersine, daha zorlu yeni darbeler dizisi hazırlıyordu.

Bununla birlikte, bu dört aylık bombardımanların kazandığı başarı çok şüpheliydi. Gerçi birçok kent yıkıntı yığınlarından ibaretti ama İngilizler amaçlarına ulaşmışlar mıydı? Alman endüstrisini yok etmişler miydi? Halkın moralini çökertmişler miydi? Kesinlikle hayır. Aachen'a son bir akın daha yapıldıktan sonra bombardımanlara ara verildi. Kraliyet Hava Kuvvetleri soluk alıyordu. Harris büyük bir darbe indirmek niyetindeydi.

**Büyük dönemeç : Hamburg**

Günlerden 24 Temmuz 1943, akşam. Elbe Nehri yatağının yukarılarındaki Stade'de, 2'nci Av Tümeni'nin komutanlık blokhavzında nöbet değiştiriliyor. «Opera Komuta Postası»nın muazzam salonu yavaş yavaş doluyor. Sıralardan, boğuk seslerin meydana getirdiği bir mırıltı yükseliyor. Sahnenin üzerinde hemen hemen blokhavzın bütün yükseklik ve bütün genişliğince, camdan, kocaman bir du-

var var. Süt beyazı bu ekranın üzerinde Almanya'nın haritası çizilmiş. Avcıların korumakla görevli oldukları bölmeler de kareler halinde gösterilmiş. Düşman borbardıman uçakları yaklaşmaya başlayınca havadaki durumun tablosu orada hemen beliriyor ve boyuna oluşan değişiklikler de hemen görülüyor.

Cam duvarın ardında muhabere şubesinden bir düzine kadar yardımcı kadın asker yer almış. Masalarının üzerini düzeltiyorlar, ışıldaklarını kontrol ediyorlar. Sonra bekliyorlar, düşmanın gelişini haber veren ilk alârm işaretini, ilk haberi bekliyorlar. Herbiri bir radyo istasyonuna telefonla doğrudan doğruya bağlı. Kıyıdaki radarlar bir bombardıman birliğinin yerini saptadılar mı, telefonla onlara haber veriliyor:

**«Gustav Cesar beş'te 80 kadar uçak var, yön: doğu, yükseklik: altı bin.»**

Kadınların usta elleri hemencecik iki ışıldağı yakıyor ve kocaman haritanın bir karesi üzerine yöneltiyor.

Cam duvarın öbür yanında, Av Uçakları Komutanlığı'nın subayları birkaç sıra üzerinde yer almışlar. Onların ardında, yüksek masalar üzerinde yer alan irtibat komutanı ile subayları bütün avcı birlikleri, gece avcılarının alanları ve hava muhabere servisiyle temas halindeler. Bir kat yukarıda, bir kürsünün üzerine yerleştirilmiş olan bir düzine ışıldak, düşmanın durumunu gösteren tablonun üstüne, Alman av birliklerinin durumunu yansıtıyor.

İşte, belki de gerektiğinden çok daha iyi örgütlenmiş olan bu aygıt işlemeye başlıyor.

Renkli işaretler görünüyor. Sayılar yüksek sesle tekrarlanıyor, emirler veriliyor. Işıklı noktalar harita üzerinde yer değiştiriyorlar, kimi zaman kayboluyorlar, kimi zaman düzeliyorlar, sonra hareketsizleşiyorlar.

Askerler: «**Kammhuber Sineması**», diye alay ediyorlar.

Alman Avcı Birliklerinin büyük şefi General Galland ise başını sallıyor:

— «Devimsi bir akvaryum bu, üzerinde de çılgın gibi koşuşan birsürü su sineği var!» diyor.

Alman hava savunmasının bu devimsi komuta postaları yine de yararlı olduklarını bazen ispatladılar. General von Döring'in 1'inci Avcı Tümeni'nde de, Hollanda'da bundan bir tane var. General Schwabedissen'in Stade'deki 2'nci Tümeni; General Junck'un Metz'deki 3'üncü Tümeni; General Huth'un Döberitz'deki 4'üncü Tümeni; Albay Harry von Bülow'un Münich yakınında, Schleissheim'daki 5'inci Tümeni de bu aygıttan bir tanesine sâhip.

Fakat 24 Temmuz 1943 günü anlaşılmaz bir şey olup bitiyor. Geceyarısından az önce, ilk haberler Stade'deki blokhavza gelmeye başlarken, ışıklı noktalar buzlu camın üzerinde Kuzey Denizi'ne doğru yer değiştiriyorlar. Düşman bombardıman uçakları Alman kıyılarına paralel olarak doğu yönünden uçuyorlar.

3'üncü Gece Avcıları Filosu'nun Me 110'ları Stade'deki, Vechta'daki, Wittmundhaven'daki, Lüneburg'daki ve Kastrup'taki alanlarından kalkıyorlar. Herbiri radarların aralıksız gözledikleri Alman kıyıları üzerinde bulunan kendi savunma bölmelerinde mevzileniyor-

lar. Yeni bir haber: Birkaç yüz bombardıman uçağı, «rota çizicileri» izliyor. Bu muazzam yığın kıyı boyunca doğru Elbe'nin denize döküldüğü noktaya yöneliyor. Ne yapıyor? Güneye mi sapacak? Kiel ya da Lübeck üzerine mi yönelecek? Yoksa daha ileride, Baltık Denizi üzerinde yoluna devam ederek henüz bilinmeyen bir hedefe doğru mu ilerliyecek?

Bunları bir an bile gözden kaybetmemek, herhangi bir aldatmacaya kapılıp şaşırmamak gerek.

Stade'deki komuta postasında bir kaynaşma oluyor. Cam duvar üzerinde boyuna yer değiştiren ışıklı noktalar bir dakikayı aşkın bir süreden beri kımıltısız. Muhabere servisinin subayı telefonla radar postalarından bilgi soruyor. Her yerden verilen cevap aynı:

— **«Aygıt işleyemez durumda... Birisi yayınları bozuyor...»**

Gerçekten bu normal değil.

Haberler birbirini izliyor: 2.40 metre bir dalga uzunluğu üzerinde çalışan «Freya» aygıtlarının yayınları da bozuluyor. Herşeye rağmen bombardıman uçaklarının yankısını, yayını bozan seslerin yankısından ayırdedebiliyorlar. Buna karşılık (53 santimetrelik) «Würzburg» tipi aygıtlar ekranlarında sinek bulutları gibi bir şeyler gösteriyorlar ama her şey karma karışık.

Acıklı bir durum bu. Av uçaklarının savunma bölmelerindeki bütün yer değiştirmeleri, «Würzburg»ların verecekleri bilgilere bağlı Komutanlık artık yerden hiçbir şeyi yönetemeyecek durumda. Şu anda gece avcıları karanlık içinde âvâre dolaşıyorlar. Düşman nerede?

O zaman 2'nci Tümen Muhabere Servisi'ne başvuruyor: Radarsız olarak, ülkenin her yerine dağılmış olan postalardaki gözcülerin kulaklarına, gözlerine başvurmak gerek yine.

Onlar da haber veriyorlar: Meldorf yakınlarında, Dithmarschen üzerinde çağlayan gibi akan sarı füzeler gökyüzünden ağır ağır iniyor, çoğalıyorlar, daha da çoğalıyorlar, aynı yerdeler hep.

Yön değiştirmek için verilen işaretti bu. Gerçekten de bombardıman uçakları sel halinde güney doğu yönünde akıyordu. Gelen yeni haberler de bunu doğruladılar. Düşman yanaşık düzen halinde, Elbe Nehrine paralel olarak, dosdoğru Hamburg üzerine ilerliyordu.

Bu kenti 54 ağır, 26 hafif uçaksavar bataryası, 22 ışıldak bataryası, 3 tane de duman yapan aygıt bataryası koruyordu. Ölüm saçan namlular yüzer yüzer kuzeydoğuya yöneldiler. Fakat uçaksavarlar da atışlarını «Würzburg»un radarlarına dayanarak düzenliyorlardı. Ancak, tam saldırı başladığı anda, yâni sabahın saat birinden birkaç dakika önce onların da gözleri önüne köredici bir perde gerildi. Hiçbir yankı ulaşmıyordu kendilerine. Yayınlar bozuluyordu.

Gece avcıları, uçaksavarlar, bütün savunma düzeni birdenbire kör oluvermişti. Üst'ler: **«Baraj ateşi!»** diye komut verdiler. **«Madem ki üzerlerine ateş edemiyoruz, saldırganları korkunç bir ateş açarak korkutalım bâri,»** diye düşündüler. Fakat çok geçmeden uçaksavarların patlama seslerine bombaların çıkardıkları gök gürültüsü de karıştı. Bu akın için İngiltere'den 791 tane bombardıman

uçağı havalanmıştı. Bunların 347'si Lancaster, 246'sı Halifax, 125'i Stirling'di. Hepsi de dört motorlu ağır bombardıman uçaklarıydı. Ayrıca 73 tane çift motorlu Wellington da katılmıştı bunlara.

791 uçaktan 728'i Hamburg'a ulaştı. Bunlardan herbiri dakika başında acayip bir paket atıyordu aşağıya. Çikolataların sarıldığı cinsten, bileşiminde kalay bulunan binlerce yaldızlı kâğıt şeritti bunlar. Havada birbirlerinden ayrılıyorlar, milyonlarca yansıtıcı yüzeyi bulunan bir bulut halinde, dalgalana dalgalana yere doğru iniyorlardı.

Bütün Alman radarlarını felce uğratan yayın bozma işinin sırrı işte bundaydı. İngiltere'de «Window» adı altında tanınan, Almanya'da da bu ismi taşıyan kentin adından ötürü «Düppel» diye adlandırılan bu yaldızlı kâğıt şeritler, tam tamına «Würzburg» aygıtlarının dalga uzunluğunun yarı boyunda kesilmişlerdi. Yaydıkları itici gücü yansıtıyorlar ve ekranları üzerinden milyonlarca minicik yankıyı çevrelerine saçıyorlardı. Bu bulutun ardında da bombardıman uçakları görünmez hale geliyorlardı.

İngilizler aylardan beri bu yeni silâhı çok gizli tutmaktaydılar. Bunun kullanılması konusunda herkes aynı düşüncede değildi. Almanların da İngiliz savunma tesislerini aldatacak ve İngiltere üzerine korkunç misilleme akınları yapmalarına yol açacak bir yöntemin bulunmuş olmasından korkanlar vardı.

Oysa Almanlar bu yöntemi biliyorlardı ama, aynı kaygının etkisi altında kalmışlardı. Yüksek frekanslarda uzmanlaşmış bir mühendis olan Roosenstein, 1942'de Baltık

Denizi'nin ıssız bir kumsalı üzerinde bir dizi deney yapmıştı. Bu yerin adı da Düppel'di. Düppel'ler sayesinde İngiliz radarları mat edilecekti...

Göring bu işten sözedildiğini duyar duymaz araştırmaların sürdürülmesini yasakladı. Hava Muhabere Şubesi Komutanı General Wolfgang Martini Düppel'in çok gizli olan dosyasını kasasının en arkasına saklamak zorunda kaldı. Dahası var: Göring bu sözcüğün kullanılmasını bile yasak etti. Kullanana ağır ceza verilecekti. Alman Hava Kuvvetleri Başkomutanlığı bir kez daha kafasını kuma gömmüştü. Her yeni buluşun ortaya çıkaracağı tehlikeyi zamanı gelince önleme politikası güdülecek yerde, deve kuşunun izlediği politikayı gütmek daha kolay görülmüştü.

İngilizlerden yana ise Kraliyet Hava Kuvvetleri Genelkurmayı'nın yaptığı basit bir hesap, çekingenliklere son vermişti. Buna göre, «Ruhr Muharebesi» sırasında «window»lar kullanılmış olsaydı 286 bombardıman uçağı ile bunların mürettebatını kurtarmak mümkün olabilecekti, ki bu, muharebeye katılan bombardıman uçaklarının yüzde 25'i demekti. Churchill'in hemen bu işe aklı yattı. 15 Temmuzda, bu yaldızlı kâğıt şeritlerin Hamburg üzerine yapılacak akın sırasında büyük ölçüde kullanılması için emir verdi.

Nitekim, 24-25 Temmuz gecesi elde edilen sonuçlar, İngilizlerin bütün umutlarını çok geride bıraktı. 791 İngiliz uçağından yalnız 12 tanesi İngiltere'ye dönmedi. İngiltere böylesine önemli bir akını hiçbir zaman bu kadar ucuza maletmemişti.

Fakat Hamburg için bir korku haftası baş-

ladı, kentin 750 yıllık tarihinin en korkunç haftasıydı bu.

İngilizler Hamburg'u yoketmek için giriştikleri bu işe **«Gomore Harekâtı»** adını vermişlerdi. Bu harekât tek bir akından ibaret kalmadı. 25-26 Temmuz gecesi 235 tane Amerikan uçankalesi bir gündüz akını yaparak kentin limanıyla tersanelerini bombardıman ettiler .27-28 Temmuz gecesi Kraliyet Hava Kuvvetlerinin 722 bombardıman uçağı bu yakıp yıkma işine devam etti. 29-30 Temmuz gecesi 699 bombardıman uçağı yine şehrin üzerine geldi. Berrak yaz geceleri de onların işlerini kolaylaştırıyordu. Nihayet 2-3 Ağustos gecesi, İngilizler dördüncü akınlarına giriştikleri sırada Tanrı'nın gönderdiği bulutlar gökyüzünü kapladı. İngiltere'den havalanan 740 bombardıman uçağından topu topu yarısı «rota çiziciler»in ışıklı sınırlarını zar zor farkedebildiler.

O zamana dek Harris dört gecede 3.000'i aşkın bombardıman uçağını bir tek kentin üzerine saldırtmamıştı.

3'üncü Av Filosu'nun gece avcıları uğradıkları ilk şaşkınlıktan çabuk kurtuldular. Radarların çoğunu kör eden «window»lara rağmen, yerden radyo ile verilen mesajlar kendilerine ulaşabiliyordu. Böylece de, gerçi bunların izledikleri yön üzerinde açık seçik bilgiler edinemiyorlardı ama, izlerini bulabiliyorlardı yine. Ayrıca avcılar kentin üzerinden uçuyorlar, kazandıkları zaferlerin sayısı da artıyordu. Nihayet Harris bu harekât dizisinde 89 bombardıman uçağı kaybetti. 174 başka bombardıman uçağı da uçaksavarlar-

ca ağır hasara uğratılmış oldukları halde İngiltere'ye döndüler.

Hamburg üzerine dokuzbin ton bomba atıldı. Sonuç tüyler ürperticiydi. Böyle bir ateş kasırgasının yıkıcılığı karşısında insanoğlunun her çabası âciz kalıyordu. 32.842 kişi öldü, 277.330 bina, yâni kentin hemen hemen yarısı yıkıldı.

Hamburg'un ve orada yaşayan kişilerin başına gelenler çok defa anılmıştır. Biz yalnız teknik bir soru sormakla yetinelim: Alman Hava Kuvvetleri'nin bu korkunç felâket karşısındaki tepkisi ne oldu?

Hamburg bir işaret görevi yaptı. Hava Kuvvetleri Başkomutanlığı üzerinde de bir şok etkisi yarattı. Herkesin gözü birdenbire açıldı. Göring, Jeschonnek ve Milc anlaştılar. Kullanılan yöntemleri değiştirmek gerekiyordu. Alman halkını savunmak, gece gündüz Almanya'nın üzerine çökecek olan bu bombardıman uçakları selini defetmek için eldeki bütün güçlerden yararlanılacaktı.

Hitler'in istediği, misilleme akınlarıydı. «İngiltere'ye yapılacak akınların Führerliği» ne atanan Albay Dieter Pelz'in elindeki kuvvetler çok güçsüz olsalar bile yapılmalıydı bu.

Buna karşılık Hava Kuvvetleri'nin bütün kademelerinde herkes, ülkeyi savunmak için bütün güçleri seferber etme konusunda şaşırtıcı bir görüş birliğine varmış bulunmaktaydı. Berlin'de, Potsdam - Eishe'de, Reich'in Avcıbaşılığının merkezi olan Rominten'de (Göring Almanya'nın avcıbaşısıydı) ve onun Goldap'taki özel komutanlık treninde toplantılar birbirini izliyordu. Kararlar da birbirini izlemekteydi.

28 Temmuzda, Hamburg üzerine yapılan ikinci akından sonra Göring, Alman havacılığının büyük şefi Mareşal Milch'e silâhlanma endüstrisinin bütün çabalarını Almanya'nın savunması üzerinde yoğunlaştırmasını emretti.

Aynı gün Milch yüksek frekans konusunda uzmanlaşmış bütün sanayicilere başvurarak gece avcılarının kullanacakları yeni bir aygıtın yapılmasını istedi. Bunların uçaklarında bulunan araç ve gereçlerin, İngiliz «window»-larının etkilerinden korunmalarını sağlamak gerekiyordu. İngiliz bombardıman uçakları yüzde 20 ile 30 arasında değişen kayıplara uğramalıydılar...

29 Temmuzda, Teknik serviste şube şefliğine atanmış eski bir av pilotu olan Albay von Lossberg, gece için de gündüz kullanılan bir sistemin uygulanmasını önerdi. Serbest av harekâtıydı bu. Havada kurulan kare biçimindeki savunma bölmeleri ve bunların katı bir şekilde birbirlerinden ayrılmış olmaları, düşmanın Almanya üzerine sürdüğü çok sayıdaki dört motorlu bombardıman uçaklarını durduracak yetenekte değillerdi artık. Özellikle şu nedenle ki, avcıları yerden yönetme olanağı yoktu. Yapılması gereken, onları yığın halinde kullanmaktı. Bombardıman uçaklarının meydana getirdikleri sele onlar da karışarak uçakları dağıtacaklar, bu kargaşalıkta kurbanlarını kendileri arayıp bulacaklardı.

30 Temmuzda bir komisyon Lossberg'in önerisini inceledi. Mareşal Milch, General Weise, General Kammhuber ve General Galland bunu kabul ettiler.

Birkaç hafta önce Binbaşı Herrmann'ın fikrine uyularak **«300'ler»** adıyla bir filo kurulmuştu. Bu Filo tehdit altındaki kentlerin üzerinde düşmana doğrudan saldıracak, bunu yaparken de sonradan **«Yaban Domuzu»** adıyla ün kazanacak olan bir taktiği uygulayacaktı. Bu filonun büyük ölçüde güçlendirilmesi kararlaştırıldı.

1 Ağustosta da Göring bütün önerileri somut emirler haline soktu. Gece avcılığı serbest olacaktı. Verdiği direktiflerde: **«Gece ve gündüz avcı uçaklarına yapılacak hizmetlere, bütün öteki hizmetlere göre öncelik tanınacağı»** yazılıydı.

Hamburg felâketi herkesi uykudan uyandırmıştı. Nihayet herşey başlıca çabaların yapılacağı nokta üzerinde düzene sokulacaktı ki Almanya'nın savunmasıyla görevli kimseler de uzun süredir bunu istiyorlardı zaten. Bu savunma muharebesi henüz kaybedilmiş değildi. Alman avcı kuvvetleri bütün araçlarını harekete geçirerek Almanya üzerinde gece gündüz uçuş yapan bombardıman uçaklarına korkunç darbeler indirebilirlerdi. Çok geçmeden büyük hava muharebeleri de bunun böyle olduğunu ispatlıyacaktı.

Bu kargaşalığın ortasında, önce anayurdun savunulması kararının alındığı şu anda, Hava Kuvvetleri Komutanlığı yeni bir sınavla karşılaşmak zorunda kalacaktı.

17-18 Ağustos gecesi İngiliz hava kuvvetleri bütün Alman savunmasını aldatarak çok ustalıklı bir darbeyi başardı. 597 tane bombardıman uçağı Peenemünde'deki füze üslerini ilk kez bombaladı. Onlardan daha önce yola çıkan 20 tane hızlı Mosquito bombardı-

man uçağı Berlin üzerine yalancıktan bir akın yaptı ve birçok aydınlatıcı füze atarak başkente büyük bir akın yapılacağı sanısını uyandırdı. Bu kurnazlık da çok büyük bir başarıyla uygulandı.

O gece «**Yaban Domuzu**» ilk kez olarak saldırıya geçti ama boşuna. 148 tane çift motorlu gece avcısıyla 55 tane tek motorlu uçak Berlin üzerine boşyere dolaşıp durdular. Uçaksavarlar da bütün toplarıyla kendi av uçaklarının üzerine ateş açtılar.

İngiliz uçaklarının ilk dalgası Rügen Adası üzerinde uçup Peenemünde'ye ulaşınca yapılan hiyle meydana çıktı. Kaybedilen zamanı kazanmak için Messerschmitt'lerle kuzeye doğru koştular. Aynı zamanda Binbaşı Walter Ehle komutasındaki 1'inci Avcı Filosu'nun İkinci Grubu da Belçika'daki St-Trond'dan yola çıkarak doğrudan Almanya üzerinden geçip kuzeye yollandı.

Saat 1,32'de 4'üncü Filotilla'nın Komutanı Teğmen Barte 2.000 metre yükseklikte dört motorlu bir uçağın üzerine ateş açtı. Üç dakika sonra da Lancaster tipi bu uçak Peenemünde'nin güneydoğusunda yere çakılarak dev gibi patlamalar ve alevler içinde parçalandı.

Üç dakikadan daha kısa bir zamanda Binbaşı Ehle'nin kendisi de Peenemünde'de ve füze üssünde çıkan yangınların aydınlığı sayesinde gördüğü üç tane ağır bombardıman uçağını düşürdü. Barte de bir zafer daha kazandı. Başçavuş Shellwart ve Başçavuş Willmann öldürücü bir yara alan ve kokardının ardında beyaz boya ile «17» sayısı yazılı olan bir düşman Lancaster uçağının arkasında üç

tane paraşütün açıldığını açık seçik gördüler. Delikanlılardan, Asteğmen Dieter Musset'le Kıdemli Onbaşı Hafner'den oluşan bir ekip, kaçmakta olan 8 tane dört motorlu bombardıman uçağından meydana gelme bir grubun peşine takıldılar ve saat 1,45 ile 1,59 arasında bunların dördünü düşürdüler. Kendileri de düşman savunmasının isabet kaydettiği uçaklarından paraşütle atladılar.

Bu iyi yönetilen ustalıklı akın sırasında İngilizler toplam olarak 40 tane ağır bombardıman uçağı kaybettiler. 32 tanesi de hasara uğramış olarak geri döndü.

Peenemünde'de hasar sanıldığından daha az önemli görünüyordu. Deney merkezleri isabet almamışlardı. Esaslı plânlarla resimlere bir şey olmamıştı. Bununla birlikte ertesi sabah saat 8'e doğru Hava Kuvvetleri Komutanlığı Kurmay Başkanı General Rudolf Meister, Jeschonnek'e telefon ederek şunları bildirdi:

— «Peenemünde'de «V» silâhları geliştirilmektedir. Hava Kuvvetleri burasını gözünün bebeği gibi korumaktadır. Bu füze üssü, çok iyi düzenlenmiş yıkıcı bir bombardıman sonucunda ağır hasara uğramıştır.»

Tam o sırada da Jeschonnek'in sekreteri Frölayn Lotte Kersten'le emir subayı Kurmay Binbaşı Werner Leuchtenberg sabah kahvaltısı etmek için şeflerini bekliyorlardı. Jeschonnek'in:

— «Leuchtenberg, büroya git. Ben de geliyorum,» diye seslendiğini duydular.

Madam Kersten konut olarak kullanılan barakada yalnız kaldı. Yarım saat, bir saat

bekledi. General her zaman, her yere tam vaktinde gelirdi. Kendisine telefon etti ama cevap alamadı. Nihayet onun on adım ötedeki odasına gitti. General boylu boyunca yerde yatıyor, tabancası da yanında duruyordu. Silâh sesini kimse duymamıştı.

Yıldırım zaferler dönemi Hava Kuvvetlerinin Genelkurmay Başkanı olan Hans Jeshonnek, bu kuvvetler mahvolmaya başlarken ölmüştü. Niçin kıymıştı canına? Peenemünde'ye yapılan yeni saldırı üzerine duyduğu şok yüzünden mi? Frölayn Kersten, Leuchtenberg'i çağırdı, o da Generalinin karaladığı bir mektubu eline aldı. Bu, onun son sözleri, son düşüncesiydi:

**«Reich mareşaliyle (yani Göring'le) artık işbirliği yapamam. Yaşasın Führer!»** diyordu.

Udet de 1941 Kasımında kendini öldürmeden önce buna benzer bir şey yazmamış mıydı?

Biraz sonra Göring küçük odanın içinde hantal hantal gidip geliyordu. Ölü ile on dakika yalnız kaldı. Sonra dışarıya çıktı, gözleri bir noktaya dikili olduğu halde Leuchtenberg'i çağırdı:

— «Gerçeği olduğu gibi söyle bana, bunu niçin yaptı?» diye emretti.

Leuchtenberg onun yüzüne baktı. Göring sahiden ne istiyordu? Gerçeği öğrenmek mi? Ya da kendisini haklı gösterecek bir uydurma mı? Kurmay Başkanının intiharının, herhangi bir suçun itirafı gibi gösterilmesi mi?

Her sözün üzerine basa basa şöyle dedi:

— «General, Hava Kuvvetleri Komutanlığı'ndaki çok büyük yetersizlikler üzerine herkesin dikkatini çekmek istedi.»

Göring öfkeyle başını kaldırdı. Birkaç zamandır üstüste darbe yiyordu. Hitler bile düşkırıklığına uğramış, onunla karşılaşmaktan kaçınıyordu. Hava Kuvvetleri'yle ilgili bir tartışma yapmak istediği zaman bile doğrudan doğruya Jeschonnek'e başvurmuyor muydu? General de sonsuz gururu ve egemenlik kurma arzusu yaralanmış olan Göring'in gösterdiği tepkiyi çabucak farketmişti. Bütün bunlar Stalingrad'dan, hava yoluyla ikmâl ve iaşenin başarısızlığa uğrayışından sonra başlamıştı. Göring tabii olarak kendi Kurmay Başkanı'nı şamar oğlanı haline sokmak istemiş, araları da bu yüzden çabucak açılmıştı.

Jeschonnek yıllar boyu iki ateş arasında yaşamıştı: Bir yandan dehasından hiçbir zaman kuşku etmediği Hitler, öbür yanda da yaşayış tarzını hor görmekle birlikte subay olarak boyun eğmekle görevli olduğu Göring vardı. Führer Hava Kuvvetlerinin yetersizliği yüzünden öfkeyle köpürerek kendisini azarladığı her sefer, nişan meraklısı Mareşalin alaylarına da katlanmak zorunda kalıyordu:

— «Jeschonnek, Führer'in karşısında okul öğrencisi gibi dikilip duruyorsun! Serçe parmağı pantolonunun dikişine yapışmış, tıpkı toy bir Asteğmen gibisin,» diyordu.

Partinin iki kodamanının kendi tepesinde birbirlerine indirdikleri darbelere uzun zaman katlanmıştı, fakat sonunda gücü kuvveti kalmamıştı...

Bütün bunları da genç bir Kurmay Binbaşı olan Werner Leuchtenberg, gittikçe artarak Göring'in yüzünü kızartan öfkeye al-

dırmaksızın «şişko»nun yüzüne karşı söylemek yürekliliğini gösteriyordu. Yok yok, Leuchtenberg onun yakasını bırakmıyacaktı. Birkaç hafta önce Generalinin elinden silâhı almak için onunla hemen hemen dövüşmüş değil miydi? Jeschonnek çektiği azâba yine o silâhla son vermiş bulunuyordu şimdi. Cesaret göstererek son olayları ele aldı. Bu olaylar şefini öylesine tiksindirmişti ki canına kıymıştı bu yüzden.

Evet, Göring birkaç haftadır Jeschonnek'i başından defetmek istemişti ama Hitler engel olmuştu. Yerine geçirilmek için fikri sorulan von Richthofen, ona entrikanın içyüzünü açıklamıştı. Manevra başarısızlığa uğradıktan sonra Görinp sarılıp Jeschonnek'i öpmekten başka şey yapamamış:

— «Senin benden daha sâdık dostun yoktur, pek âlâ bilirsin bunu,» demişti...

Son olarak daha önemli bir şey vardı: Jeschonnek daima Führer'in emirlerine körü körüne boyun eğmişken, Göring niçin bir zamandır bu emirlerin yüzde yüz uygulanmaması için onu zorlamıştı?..

Bu son suçlama karşısında Göring irkilmiş:

— «Ne? Ne? Bunu ne cesaretle söylüyorsun?..» Diye bağırmıştı.

Fakat genç subay da öfkelenmiş:

— «Gerçeği söylememi kendiniz istediniz, sayın Mareşalim!» demişti.

— «Seni Harp Divanı'na vereceğim!»

Göring kızmıştı. Tehdit dolu bir tavırla ona yaklaşmış, fakat birdenbire bir sandalyenin üzerine yığılıvermişti. Yüzünü iki elinin içine almıştı, şişko bedeni baştan ayağa hıçkı-

rıklarla sarsılmaya başlamıştı. Bu, aşağılık bir manzaraydı. Reich Mareşali'nin yakın çalışma arkadaşları bu hale sık sık tanık olurlardı. Stalingrad'dan beri bu ağlama numarasını gittikçe daha sık kullanmaya başlamıştı. Fakat Leuchtenberg bu heyecanın derinliğine, Göring'in birdenbire doğru yola geldiğine inanırsa hatâ etmiş olacaktı. Göring sadece düşkırıklığına uğramış, yüzüstü bırakılmış, aldatılmış hissediyordu kendini. Bütün bunlar başkasının suçuydu, kendisinin değil...

Geçirdiği zaaf ânını alteder etmez, Göring Leuchteşberg'e şu inancayı verdi: «Herşey değişecek, Hava Kuvvetlerine gerçek bir önder vereceğim,» dedi. Dışarıya çıkarken de kendisini beklemekte olan General Meiser, General Martini ve General Beppo Schmidt'e:

— «Niçin bu delikanlı gibi hiçbir zaman gerçeği söylemediniz bana?» dedi.

Boş lâflardı bunlar, her zamanki gibi iri iri lâflardı, başka hiçbir şey değil!

İki gün sonra Leuchtenberg cephedeki bir kurmay heyetine atandı. Richthofen de hiçbir zaman Genelkurmay Başkanı olmadı. Çünkü çok geniş yetkiler istiyordu. O sırada 1'inci Hava Ordusu'nun başı olan General Gunher Korten onun yerine bu göreve getirildi. Bunun üzerine de Richthofen günlüğüne şunları yazdı:

**«Benim için bulunmaz nimet bu! O göreve ben atansaydım kıyamet kopardı...»**

Korten'le kıyametin filân kopacağı yoktu. 20 Temmuz 1944'e dek Göring'in hizmetinde kalacak, o tarihte de Hitler'i öldürmesi gere-

ken bomba onu öldüresiye yaralayacaktı (Bilindiği gibi o zaman Hitler'e karşı başarısızlıkla sonuçlanan bir suikast yapılmıştı).

Sonunda Hava Kuvvetleri'nin yönetiminde hiçbir şey değişmedi. Jeschonnek'in ölümünden sonra herhangi bir reform yapılmadı. Onun kendi canına kıyarak vermek istediği işareti hiç kimse görmek istemedi. Göring ölüm nedeninin bağırsak kanaması diye gösterilmesini kararlaştırdı. Kimse ölüm olayı ile Peenemünde'nin bombardımanı arasında bir ilişki kuramasın diye. Ölüm tarihini değiştirerek sahtekârlık bile yaptı. 18 yerine 19 Ağustos olarak değiştirdiği bu sahte tarih, bugüne dek tarih kitaplarına geçen tarih olarak kaldı.

General canına kıymadan önce Hava Kuvvetleri'nin uğradığı bozgunda kendisine düşen sorumlulukları da kabullenmişti.

«Savaşı Aralık 1942'den önce kazanmazsak, bütün plânlarımızın sonu demek olur,» diyor, bunu da 1942 yaz saldırısının başlangıcında söylüyordu. Mümkün olursa tek cephe üzerinde başlatılacak bir yıldırım savaşını gözönünde tutarak Hava Kuvvetleri'nde yapılan taktik ve teknik hazırlıklara büyük ölçüde ve üstün biçimde katılmıştı.

Pikeyle yapılan saldırı ona göre zaferi kazanmak için bire birdi. Orta çaptaki bombardıman uçaklarının, özellikle Ju 88'in gücünü gözünde çok büyütmüş, bu yüzden dört motorlu uçaklardan oluşan bir Hava Ordu'su'nun yapımını ihmâl etmişti. Her türlü yeni model üzerinde inceleme yapılmasını durdurarak Hava Kuvvetleri'nin gelişmesini tehlikeye sokan âni duraklamaya da, Hitler'in,

Alman Havacılığı'nın kazanamıyacağı, iki cephe üzerinde birden savaşmak yolundaki kararına da karşı gelmemişti.

Ölümünden birkaç hafta önce, yaptığı hatâların bütün kapsamını kavramış bulunuyordu. Amerika'daki uçak yapımı programına ilişkin açık seçik, reddi imkânsız belgelere önce inanmak istememiş, sonradan bunların Almanya için yarattığı öldürücü tehlikeyi kabul etmişti. Bir kez:

— «Bunun yanında Stalingrad hiç kalacaktır,» demişti.

Şu halde, Almanya'nın savunmasını sağlamak için eldeki bütün kuvvetleri bir araya toplamak gerekiyordu. Ondan sonra da Jeschonnek, General Galand ve General Kammhuber'in düşüncelerine katıldı. Bunlar, Alman Hava Kuvvetleri Rusya'da, Afrika'da, İtalya'da öldürücü kayıplara uğrarken batıda gittikçe büyüyen tehlike üzerinde uzun zamandır ısrarla duruyorlardı. Fakat uyarıları boşa gitti. Hitler savunmadan sözedilmesini duymak istemiyordu. Ona yalnız saldırı zaferi kazanmanın tek çâresi olarak görünüyordu.

İşte bunun sonucu olarak Jeschonnek canına kıymayı aklına koydu. Yaptığı bir gizli konuşmada şöyle diyerek kendini temize çıkarmıştı:

— «Ne dersiniz? Yapılacak kişisel bir fedakârlık, yaratacağı derin yankılar bakımından, herkesin dikkatini bu öldürücü tehlike üzerine çekmez mi acaba? Yoksa herkes bu tehlikeyi önemsiz bir şey saymaya devam edecektir.»

1943 yılının 18 Ağustos sabahında da General Jeschonnek dediğini yapmıştı. Acayip olan şu ki o bu işi tam uçankalelerin gündüz akınları Alman Komutanlığı'nı anayurdun korunmasını sağlamak için, avcı birliklerini bir araya toplamak zorunda kaldığı sırada yapmıştı. Aynı zamanda da Amreikan havacılarına güçlerinin sınırlarını gösteren ilk büyük hava muharebesinin tam ertesi günü yapmıştı bu işi.



1943 Temmuzunda İngiltere'den havalanarak harekâtta bulunan 8'inci Amerikan Hava Ordusu 300'den fazla dört motorlu B 14 tipi uçankaleden ve B 24 tipi «Liberator»dan meydana geliyordu. Çözülmesi gereken bir sorun vardı ki bu, refakat avcıları sorunuydu. P-47 tipi «Thunderbolt»lar Belçika ve Hollanda kıyılarına dek ulaşabiliyorlardı ancak. Çift motorlu, çift gövdeli olan, bu bakımdan da Me 110 tipi ikişer kişilik Alman uçaklarına benziyen P-38 tipi «Lightning»lere gelince bunlar, teke tek yapılacak bir savaşta tek motorlu bir av uçağı ile başa çıkamazlardı.

28 Temmuzda ilk kez olarak ek bir benzin deposu taşıyan Thunderbolt'ların uçuş yaptıkları görüldü. Bunlar faaliyet alanlarını Alman sınırına dek uzattılar. Bu da henüz yeterli değildi, ama 8'inci Amerikan Hava Ordusu'nun Başkomutanı olan General Ira C. Eaker, teoriden pratiğe geçmek için artık daha çok bekliyemezdi.

Onun için de Alman uçak fabrikaları üzerine gündüz akınları yapacaktı. Avcılar bombardıman uçaklarına kendi olanaklarının sı-

nırına dek eşlik ediyorlardı. Dönüşlerinde de onları karşılamak için yine orada olacaklardı. Buna göre, dört motorlu bombardıman uçakları tek başlarına uzun bir yolculuk yapacaklardı.

28 Temmuz 1943'te Hamburg, Kraliyet Hava Kuvvetleri'nin korkunç gece akınlarının etkisi altında cayır cayır yanarken, 77 uçankale de Orta Almanya'nın iyice içlerine girmek üzere iki grup halinde havalandılar. Her taraf apaydınlıktı. Hedefler ikiydi: Birisi Kassel-Bettenhausen'deki Fieseler fabrikaları, öteki de Magdeburg yakınlarındaki Oschersleben'de bulunan Ago fabrikalarıydı. General Eaker kendisine en azılı düşmanlarını, av uçaklraını hedef almıştı: Her iki fabrika da Focke-Wulf FW 190 tipi av uçakları yapıyordu.

Amerikan uçakları yaklaşmak için uçtukları sırada Alman avcı grupları da onlara saldırmaya başladılar, 11'inci Filo'nun İkinci Grubu düşmanı karşılamak için Jever'den kalktı. Bu grubun 5'inci Filotillası gecikti. Onbir Messerschmitt'i de epeyce ağırdı gerçekten. Gövdelerinin altında birer tane 250 kiloluk bomba taşıyorlardı. Ağır ağır 8.000 metreye tırmandılar.

Bu, yeni bir taktikti: Avcılar düşmanın mitralyözlere sâhip, yanaşık düzen uçan uçak yığını üzerine bombalarını atacaklardı. 5'inci Filotillanın Komutanı olan Teğmen Heinz Knoke daha önceki haftalar boyunca bunun denemesini yapmış ve şaşırtıcı bir zafer kazanmıştı. Bir bomba bir Boeing'in yakınında patlıyarak bir kanadını koparmış, dev uçak döne döne denize düşüp kaybolmuştu.

Filotillanın onbir bombasının yaratacağı etki ne olacaktı?

Messerschmitt'ler uçankalelerin bin metre üzerinde yer aldılar ve onları, yaptıkları bütün yön değiştirmelerde izlediler. Sonra bombalarını çabucak atarak, patlamaların hava basıncından kendini korumak için sola doğru kaydılar.

Bombaları patlatacak kapsüllar avcıları uçankalelerden ayıran mesafeye göre ayarlanmıştı, dolayısiyle de bu mesafeyi iyi tahmin etmek gerekiyordu. Oysa bu iş göz kararıyla yapılmaktaydı. Onun için bombaların çoğu hiçbir etki yaratmadı. Kimisi çok yüksekte, kimisi çok alçakta patladı.

Fakat Boeing'lerin ortasında birdenbire bir şimşek çaktı. Başçavuş Fest hedefe tam isabet kaydetmeyi başarmıştı. Tek bir dört motorlu uçak değildi. Bu, üç uçak birdenbire havada durur gibi olmuş, sonra paramparça olmuş, parçaları her yana uçmuştu. Koskoca kanatlar döne döne döne düşüyor, peşlerinden uzun duman sorguçları salan uçaklar yere doğru iniyor, gökyüzü sayısız paraşütlerle doluyordu.

Grub'un tam ortasında bir bomba patlamıştı. Bu beklenmedik başarı Almanlara cesaret verdi. Şimdi de dağınık uçakların üzerine saldırıyorlardı. Messerschmitt'ler, Boeing'lerin peşini ancak kontrol tablosundaki kırmızı lâmba yanıp sönmeye başladığı zaman bıraktılar. Bu onlara benzinin bitmekte olduğunu, geriye dönme vaktinin çoktan geldiğini haber veriyordu.

Sabahleyin 11'inci Filonun Yüzbaşı Günther Spect komutasındaki ikinci grubu onbir

tane dört motorlu uçak ve 22 uçankale düşürmüştü. Oschersleben ve Kassel - Bettenhausen'e yapılan akınlardan geri dönmiyeceklerdi. Ağır hasar gördükleri için İngiltere'ye güçlükle dönen uçankaleler ise bu hesabın dışındaydı. Almanlar otuzbeş zafer kazandıklarını bildirdiler. Kendi avcılarından da yedi tanesi düşürülmüştü. Fakat Amerika'lılar en azından 48 tane Focke - Wulf'la Messerschmitt'i yokettiklerine inanıyorlardı.

Uçankalelerin refakatsiz olarak uçtukları dönem 28 Temmuz günü başladı. Amerikalıların kendileri de o dönemi «kanlı yaz» diye adlandırmışlardı. Uğradıkları kayıpların büyüklüğüne aldırmadan akınlarını sürdürdüler. 28 Temmuzda Warnemün'de de yine FW 190 tipi av uçakları yapan Arado fabrikalarına saldırdılar. 30 Temmuz günü 131 tane dört motorlu uçak Kassel - Bettenhausen'daki Fieseler fabrikalarına bir akın daha yaptı.

1 Ağustosta darbelerini bambaşka bir yere indirdiler. Kuzey Afrika'da üslenmiş olan 9'uncu Hava Ordusu, Avrupa'nın güney - doğusundaki hedeflere saldırdı.

178 tane Liberator uçağı Bingazi'den havalandı, Akdeniz'i aştı ve Romanya'da, Ploesti'deki petrol tesislerine hücum etti. Baskın boşa çıktı. Uçaksavarların açtıkları baraj ateşi bu saldırıyı gerçek bir kan deryasına dönüştürdü. Buna 4'üncü Filonun Yüzbaşı Hans Hahn komutasındaki Birinci Grubu'nun 27'inci Filonun Teğmen Burk komutasındaki Dördüncü Grubunun av uçaklarıyla Romen avcılarının ve 6'ncı Gece Avcıları Filosunun Yüzbaşı Lütjes komutasındaki Dördüncü Grubunun saldırıları da eklendi. Kovalama-

ca denizin üzerine dek sürdü. 178 dört motorlu uçaktan 48'i düşürüldü, 55 tanesi de az çok hasara uğramış olarak döndüler.

Ploesti de muhakkak ağır hasara uğramıştı, fakat üretimi çabucak yine normale döndü.

13 Ağustosta Afrika'dan gelen 61 tane Liberator uçağı Alman toprakları üzerinde göründü ve Wiener-Neustadt'daki Messerschmitt fabrikalarını bombardıman etti. Orada hiçbir savunmayla karşılaşmadılar. Böylece güney Almanya kıskaç içine alınmıştı: Hem İngiltere'den, hem Kuzey Afrika'dan gelen dört motorlu uçakların akınlarına uğruyordu. Zar zor bir araya getirilen hava savunması, güneyde yeni bir hava cephesinin açılışı üzerine yeniden dağılıyordu.

Bununla birlikte kazandığı başarılar da durmadan artıyordu. Alman Hava Kuvvetleri Komutanlığı 1943 Temmuzunda dört motorlu uçakların her gün mevcutlarından ortalama 13-15'ini kaybettikleri kanısındaydı. Amerika'lıların verdikleri sayılara göre ise 8'inci Amerikan Ordusu beş akında 839 üzerinden 87 bombardıman uçağı kaybetmişti. Yüzde 10'un üstündeydi bu. Ağır hasara uğrayıp da sonraki akınlara katılmıyan uçaklar bu hesabın dışındaydı.

Bu hesaba göre on akından sonra bir bombardıman birliğinden hiçbir şey kalmıyordu. Hepsi yanıyor, yere çakılıyor ya da hurda demir hâline geliyordu. **«Kanlı yaz»** Amerikan havacılarının başlangıçta gösterdikleri atılımı büyük ölçüde yavaşlattı. Bu gidişle böyle kayıplara katlanamıyacaklardı.

Fakat cephane ve savaş sanayii üretimiyle görevli Reich Bakanı Albert Speer için Amerika'lıların yaptıkları gündüz akınları ve bombardımanlarda attıklarını vurmaları da çekilmez bir hâl alıyordu. Gerçi İngilizlerin gece akınları kentlerin korkunç biçimde yanıp yıkılmasına yol açıyordu. Ama Alman endüstriyel potansiyeline gözle görülür bir zarar vermiyordu. Asıl Amerika'lılar önemli fabrikaları yıkarak, üretimin dar boğazlarına darbeler indirerek bu potansiyeli en can alacak noktalarından vuruyorlardı. Düşürülen bombardıman uçaklarının sayısı ne olursa olsun, Amerika'lılar saldırdıkları fabrikalarda korkunç bir ölçüyü bulan hasarlara yol açıyorlardı.

Alman avcı birliklerinin komutanı olan General Adolf Galland, duyduğu kaygıları kendisine bildiren Speer'e hemen bunun çâresini gösterdi:

— «Üç-dört kat daha fazla avcı uçağını savaşa sürerek dört motorlu bombardıman uçakları çok büyük kayıplara uğrarlar,» dedi.

Almanya'nın korunmasının ateşli bir savunucusu haline gelen Silâhlanma Bakanı'nı da buna inandırdı. Çünkü o genellikle Führer'e söz dinletiyordu.

Alman Havacılığı'nın büyük şefi Erhard Milch de sırf kendiliğinden olmak üzere aynı sonuçlara ulaştı. Batıda üslenen avcı birliklerine yaptığı bir denetleme gezisinden dönüşünde vardığı sonuçları Göring'e bildirdi:

«100-200 tane dört motorlu bombardıman uçaklarından oluşan gruplara karşı kesin

bir başarı elde etmek için, avcıların düşmana göre dört kez daha fazla sayıda olması gerekir,» dedi. «Böyle birliklere etkinlikle karşı koymak için, bu hesaba göre 600-800 avcı uçağını savaşa sürmek lâzım.»

Milch cephedeki birliklerin savaşcı yeteneklerini övmekten de geri durmadı:

«Av pilotlarının moralleri çok yüksek,» dedi. «Sayıca bu kadar güçsüz olmalarına rağmen elde ettikleri sonuçlar karşısında hayranlık duymak gerek. Onları yöneten insanlar görevlerinin gerektirdiği bütün yeteneklere sâhip bulunuyorlar. Gündüzleri yapılan av harekâtının sonucu kesin olarak garanti altına alınmak isteniyorsa bu birliklere muhtaç oldukları güçleri vermek gerektir.»

Milch «gerektir,» sözcüğünün altına kendi eliyle kalın bir çizgi çekmişti.

Aslında bu ön koşul vardı da. Yeni av uçakları üretimi 1943'ün ilk üç ayı içinde 7.477 Me 109'u ve FW 190'ı bulmuştu. Fakat Almanya'yı savunmakla görevli birlikler çok güçsüz kalmaktaydılar: Hitler'in kesin emriyle, Rus cephesine ve Akdeniz'deki 2'nci Hava Ordusu'na mutlak öncelik tanınmıştı. 27'nci, 53'üncü ve 77'inci Avcı Filolarının Tunus'ta ve Sicilya'da önceden kaybedilmiş eşitsiz bir savaşa sürülmelerinin ne önemi vardı? Bunlar kuvvetlerinin tümünü ikmâl gemilerine eşlik etmek için kullanıyorlardı. Kayıpları ağırdı. Yüzlerce uçak, hava alanlarında, düşman bombardıman uçaklarının aralıksız yağdırdıkları bombaların kurbanı oluyorlardı. Çekilme ve boşaltma emirleri de her zaman çok geç geldiğinden, yüzlerce baş-

ka uçak da oldukları yerde terkediliyordu. Motorların yıpranması, korkulan oranın çok üstündeydi. Böylece de güney cephesi yeni yedekleri durmadan yutuyordu. Akdeniz savaşı gerçek bir gayyâ kuyusu hâline gelmişti.

Bu yüzden de, üretimdeki artışa rağmen, Almanya'nın savunulması için elde bulunan av uçaklarının sayısı yavaş yavaş artabiliyordu ancak. 1943 Mart ve Nisanında 120, Mayıs başında 162, Haziran başında 255, Temmuz başında da 300 uçaklık bir artış olmuştu. Nihayet Amerika'lıların gündüz saldırıları bu sayıları en yüksek düzeyine çıkarttı. Ağustos sonunda uçabilecek haldeki Me 109 ve FW 190'ların sayısı 405'i bulacaktı, ikişer kişilik 80 Me 110 ve Me 410'dan oluşan bir filo da bu hesabın dışındaydı.

Yeni birlikler çok sayıdaydı ama bunların çoğunluğu hâlâ başka cephelerden geliyordu. Güneyden, İtalya'dan, 27'nci Filonun Yüzbaşı Werner Schrör komutasındaki İkinci Grubu Wiesbaden-Erbenheim'a geldi. 51'inci Filonun Yüzbaşı Karl Rammelt komutasındaki İkinci Grubu, Münich yakınındaki Neubiberg'e yerleşti. Rusya'dan gelen 54'üncü Filo'nun Binbaşı Reinhard Seiler komutasındaki Üçüncü Grubu Oldenburg'da ve Nordholz'da mevzilendi.

Sonunda filolar tam kadrolarıyla koşup geldiler. Doğu cephesinin güneyinden Yarbay Wolf-Dietrich Wilcke komutasındaki «Udet» adlı 3'üncü Filo geldi. «Schlageter» diye adlandırılan ve İngilizlerle Amerika'lılara karşı savaşta en çok tecrübeye sâhip birliklerden biri olan 26'ncı Filo Manş Cep-

hesin'den ayrıldı. İkisi de Hollanda'ya, düşman bombardıman uçaklarının sel gibi aktıkları huninin ucunun olasıya yakınına yerleştiler.

İkişer kişilik uçaklar çoktan ölüme mahkûm edilmişti ama birçok yardımcı görevde hâlâ kullanılıyorlardı. Bunlara bir yaşama şansı daha tanındı. Güçlü silâhları dört motorlu bir bombardıman uçağının hakkından gelebilirdi ama bir düşman avcısından kaçıp kurtulmak şartiyle. Binbaşı Karl Böhn - Tettelbach komutasında 26'ncı Filo da Wunstorf - Quakenbrück - Hildesheim kesimine yerleşti.

Şimdi herşey hazırdı. Her sabah, avcılar alanlarını işgal ediyorlardı. Radarlar batıya yönelmişti. Komuta postası olarak kullanılan blokhavzların derinliklerinde, ilgili erkeklerle kadınlar bekliyorlardı. Muharebe başlıyabilirdi.



17 Ağustos sabahı Alman dinleme servisi 8'inci Amerikan Hava Ordusu'nun bulunduğu İngiliz alanlarında hummalı bir faaliyetin bulunduğunu kaydetti. Herşey büyük bir akının yapılacağını gösteriyordu. Birbirlerini izleyen haberlerden anlaşıldığına göre Deelen'de bulunan 1'inci Av tümenin Orta, hattâ Güney Almanya doğrultusunda derinliğine bir saldırıyı beklemesi gerekiyordu. Birkaç tane avcı grubu daha şimdiden Ren nehrinin batısına indiler. Muharebeye yakın olmak amacını güdüyorlardı. Birazdan görüleceği gibi çok yerinde bir tedbirdi bu.

Saat 10'u biraz geçe bombardıman uçakları

Hollanda kıyısına yaklaştılar. Tam 146 taneydiler. Spitfire ve Thunderbolt tipi çok sayıda avcılar da onlara eşlik ediyorlardı. 1'inci Filo'nun İkinci Grubu'na bağlı Focke-Wulf'lar onları uzaktan izlemeye başlamışlardı bile. Düşmanı gözlüyorlar, yokluyorlar, fakat henüz hücum etmiyorlardı.

Hollanda üzerinde Amerika'lılar güneye doğru saptılar. 6.000 metre yükseklikte Belçika'nın üzerinden uçtular. Alman sınırına gelmeden az önce kendilerine eşlik eden avcılar onlardan ayrılacaklardı. Focke-Wulf'lar da bu ânı bekliyorlardı. Düşmanın üzerine çullanmaya başladılar. Önden, yukarıdan gelerek dört motorluların yakalarını bırakmıyorlardı artık. Her yandan ateş ediyorlar, bombardıman uçaklarının çevresinde dört dönüyor, durmadan saldırıyorlardı.

Birkaç Boeing yanmaya başlamıştı. Dört tanesi peşlerinde bir kara duman izi bırakarak ağaçlarla kaplı Eifel dağlarına doğru iniyorlar, başka üç tanesi de Hunsrück sıradağlarına çarpıp parçalanıyorlardı. Bir avcı grubu cephanesini bitirir bitirmez bir başkası görünüyordu hemen. Messerschmitt'lerle Focke - Wulf'lar gökyüzünde karınca gibi kaynaşıyorlardı.

Muharebe tam bir buçuk saat, yâni aralıksız olarak doksan dakika sürdü. Amerika'lılar 14 tane ağır bombardıman uçağı kaybettiler. 132 uçak, getirdikleri bombaları hedefleri olan, Regensburg - Prüfening'deki Messerschmitt fabrikaları üzerine attılar.

Alman avcıları dönüş yolunda da muharebeye yeniden tutuşmak için hazırlandılar. Fakat Amerika'lılar güneye doğru kıvrıldılar.

İtalya ve Akdeniz üzerinden geçerek Kuzey Afrika'ya yöneldiler. Faaliyet alanları çok geniş olduğundan bunu yapabiliyorlardı. 2'nci Hava Ordusu on Boeing'i daha tahrip etti. Böylece toplam 24'ü buldu; birçokları da hasara uğradılar.

Fakat 17 Ağustos muharebesi henüz yeni başlamıştı. Öğleden hemen sonra daha çok sayıda uçaklardan oluşan bir birlik Escaut Nehri'nin denize döküldüğü noktada göründü. 229 tane dört motorlu uçak kendilerine hedef olarak Schweinfurt'taki bilyeli yatak fabrikalarını seçtiler. Orada da ateşli bir biçimde karşılanacaklardı. Bu kez Alman avcıları refakat uçaklarının dönmelerini beklemediler. Bir grup Thunderbolt'ları oyalarken, ikincisi de bombardıman uçaklarının üzerine çullandı.

11'inci Filo'nun 5'inci Filotilla'sı ilk saldıranlar arasındaydı. Önceden kararlaştırıldığı üzere yanaşık düzende uçan bir dört motorlu uçak grubunu dağıtmaya daha önce kalkışmıştı. Bugün ise bu birliğin Messerschmitt'leri, kanatlarının arasında iri bir «soba borusu» taşıyorlardı. Çok iyi kademelenmiş bir düşman birliğini 800 metre geriden izliyorlar, her pilot birdenbire bir düğmeye basıyor ve 210'luk füzeler hedeflerine doğru yollanıyorlardı. Çoğunluğu çok erken patlıyordu ama iki bombardıman uçağı havada tam anlamıyla patladı. Temas böylece başladıktan sonra Amerika'lılar bir an bile soluk alamadılar. Bu gidiş geliş yolculuğu bir kâbus oldu. Üç yüzü aşkın Alman av uçağı, kovalamacaya katıldı.

Bir Amerikan raporunun belirttiğine göre:

«Sayıları bakımından olduğu kadar yapılışlarındaki ustalık ve şiddet bakımından da Alman saldırılarının eşi benzeri görülmüş değildi.»

Otuzaltı Boeing düşürüldü. Sabahki 24 tane ile birlikte bir günde 60 tane dört motorlu bombardıman uçağı kaybedilmiş, ayrıca yüzü aşkın uçak da ağır isabetler almıştı.

Şu nokta bir kez daha anlaşıldı: Bombardıman uçakları çok yavaş olduklarından avcıların yığın halindeki hücumlarına gündüzün etkin bir biçimde karşı koyamıyorlardı. Güçlü silâhlarına rağmen bu kural, uçankaleler için de geçerliydi. Uğradıkları bu bozgundan sonra Amerika'lılar beş hafta süreyle Almanya üzerinde bir daha görünmediler. Yalnız, güçlü avcı birlikleri eşliğinde, Batı Avrupa'daki işgal edilmşi topraklarda bulunan hava alanlarını bombardıman etmekle yetindiler.

Ekim ayında 8'inci Hava Ordusu, kendi avcılarının faaliyet alanlarının dışına çıkmak yürekliliğini gösterdi. Fakat sonuç, Ağustostakinden daha ağır oldu. 8-14 Ekim arasında, yâni bir haftadan daha az bir sürede Amerika'lıların Bremen, Marienburg, Danzig, Münster ve Schweinfurt'a yaptıkları akınlar kendilerine 148 tane dört motorlu uçağa ve 1.500 havacıya maloldu. Amerika'lılar bile artık bu tempoya dayanamıyorlardı.

Buna göre, Alman savunması büyük bir zafer kazandı mı? Belki, ama sonuçları soğukkanlılıkla gözönünde bulundurmak şartiyle. Amerika'lıların, avcılarının faaliyet alanlarını büyük ölçüde arttıracaklarını öngörmek gerekiyordu.

Avcı birliklerinin başı olan Adolf Gal-

land bir kez daha gerçekleri bütün açıklığıyla gördü: Uçaklarının kalite bakımından iyileştirilmesini istedi. Hava egemenliğini elden kaptırmamak için bu uçakların dünyanın en süratlileri olmasını önerdi. Düşman av uçaklarını yendikten sonradır ki bombardıman uçaklarına yaklaşmak mümkün olabiliyordu.

Hitler bu önerileri bilmezlikten gelmeye karar verdi. Göring de alaya aldı. Ona kalırsa: «Gevşemiş bozguncuların ipsiz sapsız lâfları» idi bunlar...

Fakat 1944 başında bu ipsiz sapsız lâflar gerçek haline geldi. Faaliyet alanı geniş bir av uçağı, Mustang P-51 ortaya çıkıverdi. Focke-Wulf ve Messerschmitt'in üstünlüğü de böylece hapı yuttu. Alman avcıları ondan sonra hiçbir işe yaramıyacak olan fedekârlıkları uzun bir dizi halinde sıralamaya başladılar.

Fakat Alman Hava Kuvvetleri'nin elinde bir koz daha vardı. Glland'ın düşündüğü uçaktı bu. Dünyanın ilk tepkili av uçağı! Hava Kuvvetleri'nin bunu gereken yerde, Almanya'nın savunulması için kurulan cephede savaşa sokmaktan başka yapacağı şey yoktu.

### Bir melek süzülüyor

Uçak havalanmaya hazırdı. Tuna üzerindeki Günburg'da, Leipheim uçuş pistinin bitimine yerleştirmişlerdi onu. Günierden 18 Temmuz 1942 idi, biraz sonra saat 8 olacaktı.

Oradakiler Messerschmitt'in başpilotuna: «Yolun açık olsun!» diye bağırdılar, Fritz Wendel de hafif bir baş işaretiyle onlara teşekkür etti. Kabinin kapağını içeriden sürgü-

ledi. Motorlar homurdanmaya başladı, sesleri gittikçe daha keskin, tiz bir hâl aldı, insan sağır olacaktı nerdeyse...

Bu uçakta o zaman bütün uçakların bellibaşlı vasfı yoktu: Geleneksel pervane ile motorun yerini kanatların altına yerleştirilen, kalın birer kılıf içindeki iki tane türbo-reaktör almıştı. Arkalarındaki delikten fışkıran alevler yeri süpürüyor, yardımcı kanatlara doğru bir kum ve çakıl bulutu püskürtüyordu.

Wendel yavaşça, çok yavaş olarak hareket lövyesini ileriye doğru itti, iki ayağıyla frenlere dayanırken, türbinlerin dönüş hızını arttırdı. Bu da devir sayacı dakikada 7.500 devri gösterene dek, 30-40 saniye sürdü. 8.500 devirde Wendel bu canavarı yerinde tutabiliyordu henüz. Sonra frenleri bıraktı. Me 262 ileriye doğru atıldı.

Gökyüzünü tehdit eden ince uzun burnuyla bir mermiyi andırıyordu. Fakat bu eğik durumun birçok sakıncaları vardı. Herşeyden önce pilot önünü görmüyordu, pistten ayrılmamak için, yönünü ancak yana bakarak bulabilirdi. Bunu da devrim yaratan yeni bir prototipin deneme uçuşu sırasında yapıyordu.

Wendel'in aklından bir düşünce geçti. Bir ön tekerlek lâzımdı. Gerçekten de uçak bütün öteki uçaklar gibi, yüksek bir iniş takımı ve kuyruktaki küçük bir tekerlekle ilerliyordu. Pilotun ileriyi görmesine engel olan ve reaktörlerin itiş güçlerini yere doğru göndermelerine yol açan eğiklik de bundan ileri geliyordu. Daha kötüsü, yardımcı kanatlar ölü bölgede kaldıklarından tepki göstermiyorlar

uçak da hızına rağmen yere yapışık kalmakta devam ediyordu.

Orada bulunanlar soluklarını tutmuşlardı. Tiz, gümbürtülü bir ıslık sesi havayı titretti. Me uçağı pisti bir yarış otomobili gibi, saatte hemen hemen 180 kilometre hızla yutuverdi. Fakat hâlâ yükselmiyordu.

Kâğıt üzerindek hesaplar kesindi: Beş ton ağırlığıyla Me'nin 180 kilometre hıza ulaşınca havalanması gerekiyordu. Oysa sabahleyin erkenden yerde yapılan deney sırasında Wendel 800 metre ilerledikten sonra saatte 180 kilometre hıza ulaşmıştı. Fakat şimdiki halde hiçbir basınç duymuyor, o mendebur arka tekerlek de yerinden kalkmıyordu bile. Oysa pistin geri kalan 300 metresi, durmak için çok gerekliydi ona. Yerde yapılan deneylerin herbirinde, uçak pisti çeviren tel örgülerin çok yakınında durmuştu.

Bu işe kuşkuyla bakanlar da vardı tabii. «Pervanesiz uçak hiçbir zaman uçamaz,» diyorlardı. Haklı mı çıkacaklardı yoksa?

Wendel herşeyi göze almaya karar verdi. Yere yapışık duran bu kuyruğu kaldırmanın çâresi vardı belki. Alışılmadık bir manevra olacaktı bu. Muhakkak tehlikeli de olacaktı. Ama ne olursa olsun...

180 kilometre hızla giderken Wendel birdenbire sert fren yaptı.

Uçak tepki gösterdi, ekseni üzerinde enlemesine sarsıldı, öne doğru eğildi, burnu serbest kaldı.

Messerschmitt yatay hale gelince yardımcı kanatlar da işlediler. Wendel vakit yitirmeden lövyeye asıldı. O zaman da Me, hemen hemen kendiliğinden yükseliverdi.

Uçuyordu. Nasıl uçuyordu hem!

Wendel başından beri uçağına güvenmişti. Bütün çabalarının mükâfatını nihayet görmüş oluyordu. Havalanışın güçlükleri çabucak unutulmuştu.

Hızlanmak için biraz gaza bastı, hızın artışıyla da koltuğunun arkalığına yapıştı. Me havayı ok gibi yarıyor, her isteneni yapıyor, özellikle hızı da durmadan artıyordu.

Wendel'in şaşkınlıktan dili tutulmuştu, göstergelere bakıyordu. 26 Nisan 1939'dan beri dünya sür'at rekorunu saatte 755 kilometre ile o elinde tutuyordu. Bu rekoru pervaneli bir uçakla, Me 209'la kırmıştı. Arkadaşı Heini Dittmar bir prototiple, bir Me 163'le biraz daha üstün hız elde etmişti ama bu rekor, savaş yüzünden gizli tutulmuştu.

Şimdiyse 3 sayılı prototip olan ve iki tane Jumo 004 türbo-reaktörü ile işleyen Me 262 uçağı ilk denemede dünya rekorunu kırıyordu. Hiç zorlamadan saatte 800 kilometreyi aşmıştı. Ne âni bir ferahlıktı bu! Ne coşku verici uçuştu! Yine gaz verdi, gaz kesti, yine verdi, herşey tıkır tıkır işliyordu. Geniş bir eğri çizdikten sonra sarsıntısız olarak yere indi, yavaşça durdu. Me 262 V 3'ün ilk uçuşu tam oniki dakika sürmüştü. Yeryüzünde seri halinde yapılan ilk tepkili uçaktı bu.

Profesör Messerschmitt soran gözlerle yaklaştı, Wendell:

— «Hârika, sayın Profesör!» dedi. «Hiçbir yeni uçak bunun kadar heyecanlandırmadı beni!»

Öğle üzeri ikinci bir uçuş yaptı. Gerçek deneyler başlıyordu. Kaybolan zamanı kazan-

mak gerekiyordu. Çünkü Messerschmitt, reaktörleri aylar boyu beklemişti.

Fritz Wendel 18 Nisan 1941'den başlayarak yeni uçakla uçuşlar yaptı. Ön tarafına eski bir pistonlu motor takılmıştı. İnce gövdesi üzerinde bu, gözün üzerine indirilen bir yumruk etkisi yapıyordu. Ama ne çıkar, Wendel onun manevralara uyma yeteneği üzerinde fikir edinebilmişti.

Altı ay sonra Berlin'de B.M.W. fabrikası tarafından yapılan reaktörler gelmişti. Fabrikada denetim aygıtlarıyla yapılan deneyler memnunluk verici olmuştu. Fakat montörler yine de bu «anka kuşları» için olagandışı ihtiyat tedbirleri alıyorlardı.

İlk uçuş 25 Mart 1942'de yapıldı. Me 262 V 1'in acayip bir görünüşü vardı. Reaktörler gerçi kanatların altına takılıydı ama onların ortasında, sivrilemesine, eski sistem pistonlu motor duruyordu hep. Bu da bir şanstı ha! Çünkü Wendel yerden 50 metre yüksek bulunduğu sırada reaktörler susuverdiler. O eski sistem, babacan dört zamanlı motor olmasaydı işler sarpa saracaktı. Wendel onun sayesinde prototipi yere indirdi. Türbinler yüke dayanamamışlar, kompresölerin kanatları kırılmıştı. «Gerçi çocukluk çağı»nın bu gibi hastalıklarını göze almak lâzımdı. Fakat yine de yeni reaktörleri beklemek gerekiyordu. Dünyadaki ilk tepkili uçak olan Me 262, bir kez daha hangarında kala kaldı.

Nihayet Jumo 004 türbinleri geldi. Bunun üzerine de demin anlattığımız uçuş yapıldı. Daha başlangıçta uçak, akla hayâle gelmez yeteneklere sâhip olduğunu gösterdi.

Fritz Wendel didinip duruyordu. Uçuyor,

deniyor, ayrıntıları değiştiriyor, yine uçuyordu. Daha altıncı deneyde Me Saatte 850 kilometreyi aşmış, Wendel de bunun seri hâlinde yapımını öğütlemişti. Fakat bu, o zamana dek yalnız üç tane örnek siparişi alan Messerschmitt'in elinde olan bir şey değildi. Durumu Alman havacılığının büyük şefi Erhard Milch'e de rapor etmek gerekti. O da Rechlin'deki kendi deney istasiyonunun mühendislerini bu işle görevlendirdi.

17 Ağustosta, Me 262'nin yaptığı göz alıcı uçuştan bir ay sonra Rechlin, en tecrübeli pilotlarından biri olan mühendis Beauvais (Bove) yi bu olağanüstü uçağın yüreğini ve böbreklerini gözden geçirmek için gönderdi. Aynı gün de Beauvais uçağın dar koltuğuna oturdu. Wendel uçağın kuyruğunu yerden kaldırmak için frene nasıl basmak gerektiğini bir kez daha anlattı ona. Tam 800 metre ilerledikten sonra oraya bir işaret koydu, kendisi de orada durdu. Önünden geçerken Beauvais sert bir fren, yapacak sonra lövyeye asılacaktı.

Me ilerlemeğe başladı ama yeterince hızlı gitmiyordu. Saatte 180 kilometrelik hızdan uzaktaydı. Beauvais Wendel'in hizasına gelince fren yaptı. Kuyruktaki tekerlek kalktı, sonra yine indi. Pilot ikinci kez denedi, üçüncü kez denedi, böylece tam alanın bitimine vardı.

Uçak iyi kötü havalandı, yerden bir metre yüksekte kaldı, iyiden iyiye yükselmek için çok yavaş uçuyordu. Birkaç saniye sonra kanatlarından biri bir toprak yığınına sürtündü. Uçak büyük bir çatırdı çıkararak bir toz bulutu içinde bir gübre yığınına daldı. Parça-

larının arasından pilot mucize kabilinden sıyrıldı. Hemen hemen hiçbir yerine bir şey olmamıştı.

Bu kaza ilk tepkili av uçağının kesin biçimini alması işini birkaç ay geciktirdi. Çabucak yeni bir gövde yapıldı, yeni reaktörler de çok geçmeden geldi. Fakat Berlin böylesine devrim yaratan bir uçağa güvenmiyordu. Henüz bebeklik çağından çıkmadığı ve bundan seri halinde ısmarlamanın sözkonusu olamayacağı söyleniyordu. Me 262 hiçbir öncelikten yararlanmıyacaktı. Havacılığın büyük şefi Milch daha önce, zaten denenmiş olan uçak modellerinin yapımını arttırmak istiyordu. Yeni uçaklara son biçimlerinin verilmesi işi ise personeli oyalıyacak, ihtiyaç duyulan malzemenin israf edilmesine yol açacaktı.

Derken 1942'nin yazına yaklaşmış bulunuyoruz. Birleşik Devlet dokuz aydan beri savaşa girmiş bulunmaktadır. İlk Amerikan dört motorlu uçakları Avrupa kıtası üzerinde uçmağa başlamıştır bile. 1943'te bunların sayısı birkaç yüzü; 1944'te de binleri bulacaktır. Alman Hava Kuvvetleri de bunu biliyordu. Amerikan üretimi üzerinde açık seçik, tartışma götürmez sayılar vardı elinde.

Almanya bunların karşısına, herhangi başka bir avcı uçağına göre saatte 200 kilometre daha hızlı giden bir uçak çıkarabilirdi. İtiraz götürmez bir üstünlük sağlamak için gerekli olanaklara sahipti. Bir yıla kalmadan, Müttefiklerin büyük saldırılarının daha başlangıcında, yüzlerce uçak Almanya göklerini dolduruverecekti. Şu halde ivedilik sırasında onları en başa geçirmek, gövdelerle reaktör-

leri seri halinde yapmak gerekiyordu. Binlerce mühendis, mucit ve uygulayıcı da bu işlerle görevlendirilmeliydi.

Fakat Alman Hava Kuvvetleri Komutanlığı bu sorumluluğu yüklenmek istemiyordu. Almanya'nın karşısına çıkan tek fırsatın kimse farkında değildi.

Nihayet Aralık 1942'de Teknik Servis Me 262'nin 1944 yılı için yapımına razı olabilirdi. Seri ise gülünçtü. Ayda 20 uçak!

Dünyanın en hızlı avcı uçağı bir köşeye çekildi. Görünüşe göre Alman Hava Kuvvetleri'nin ona ihtiyacı yoktu.

İktidarda bulunanların, aydın insan olmak bakımından kısa görüşlülük gösterdikleri ilk kez görülen bir şey değildir. Me 262 yeryüzünün ilk tepkili uçağı değildi. Almanya'da, savaştan çok önce, 1939'da Heinkel He 100'ün, sonra Messerschmitt 209'un ellerinde tuttukları rekorlar pervaneli uçağın, olanaklarının sınırına ulaşmış oldukunu açıkça gösteriyordu. Beygir gücü ne olursa olsun, saatte 755 kilometreyi aşmanın hiç olanağı yoktu. Ancak yine de ses hızına ulaşmak, onu geçmek öngörülüyordu ama bambaşka bir motor kullanmak gerekti. Teorik olarak, izlenecek yol birkaç yıldan beri çizilmiş bulunmaktaydı. Uçağın üzerinde bir itiş sonucu çekme gücü sağlıyan pervanenin yerine, birbirini izleyen tepkiler geçirilebilirdi. Bu noktada da üç çözüm yolu çıkıyordu ortaya:

**Türbo-reaktör**'de hava emilir iyice sıkıştırılır; içine yakıt karıştırıldıktan sonra bir yanma odasına geçirilir. Eşapman gazları heriye yerleştirilen bir delikten çıkarak böylece tepkiyi sağlar.

**Füzeli reaktör**'ün ise, tersine, dışarıdaki hava ile ilişkisi yoktur. Uçak, yanma için gerekli yakıtla oksijeni kendi depolarında götürür, bunların karşımı bir kıvılcımla tutuşur. Bunun yarattığı itiş gücü çok daha fazladır ama çok daha kısa sürer, çünkü yakıt birkaç saniyeden bitiverir.

**Stato-raktör**'ün ilkesi ise hepsinden daha basittir. Ortası dar olan bir «soba borusu»nun içine hava büyük bir hızla girer, kendiliğinden sıkışır, buna karışan yakıt patlayıcı bir karışım ve olaganüstü güce sâhip bir itiş meydana getirir. Fakat uçak kalkarken başka bir motordan yararlanmak zorundadır: Çünkü **Stato-reaktör**, hava ancak aşırı bir çabukluk edindikten sonra işler. Daha 1941'de, o zaman Trauen deneme istasiyonunun müdürü olan bir fizikçi, Dr. Eugen Saenger, Lüneburg landlarında **stato-reaktör** deneyleri yapıyordu.

Bu yeni düşünceleri ilk kabullenen Alman sanayicisi, Ernst Heinkel oldu. 1931 sonunda Wernher von Braun adında bir delikanlıyla tanıştı. Kummersdorf deney istasiyonunda deneylere girişmiş olan von Braun, bu sistemin uçaklara da uygulanabileceğine inanıyordu. Fakat ordunun silâhlanma servisinde memur olduğundan, incelemesini daha çok ilerletecek hiçbir olanağa sâhip değildi.

Heinkel, von Braun'a teknisyenler ve Erich Warsitz adında bir tecrübe pilotuyla birlikte bir He 112'nin gövdesini gönderdi. Bu da büyük bir serüvenin başlangıcı oldu.

Von Braun'ın füzesini gövdeye monte etmekle ve yanma işlemini harekete geçirmekle işe başlandı. Cehennemi bir gürültü kop-

tu. Deneyin yapıldığı hangarda bulunan herkes koşup beton bir duvarın ardına sığındı. Gerçekten, yanma odası patladı. Heinkel de deneyi sürdürmek için iki tane yeni gövde göndermek zorunda kaldı. Sonra sıra zaten bir motorla donanmış bulunan bir He 112'ye geldi. Warsitz füzeyi havada harekete geçirecekti. Fakat uçak alanda parçalandı, pilot da uzaklara fırladı.

Warsitz bu yüzden işin peşini bırakmadı. Heinkel'den kendisi yeni bir uçak istedi ve ona binerek 1937 yazında füzeli reaktörle ilk havalanmayı başardı. He 112 hemen hemen dikey olarak yükseldi, alanın üzerinde bir tur yaptı ve kazasız belâsız yere indi.

Artık yol açılmıştı. Bunun üzerine Heinkel yalnız füzeli bir reaktörle hareket eden bir uçak yaparak ona He 176 adını verdi. 1,44 metre yüksekliğinde, 5,20 metre uzunluğunda minicik bir uçaktı bu. Çatısı pilot yerinin ve reaktörün üzerine ısmarlama bir giysi gibi oturtulmuştu. Warsitz kabinin içinde oturamıyordu, ayaklarını ileriye doğru uzatarak bir çeşit şezlongun üzerinde yatıyordu. 4,5 metrelik uzunluklarıyla kanatlar öylesine küçüktü ki Udet:

— «Basamaklı bir füze bu yahu...» diye bağırdı.

Ara yerde Kiel'li bir kimyacı olan Dr. Hellmuth Walter, von Braun'ın «soba»sına göre daha güvenilir, 600 kilo itiş gücüne sâhip bir füzeli reaktörü geliştirmişti. He 176 birkaç tane çekingen sıçramayı göze almadan önce Baltık Denizi'nde bir ada olan Usedom'da, yerde birkaç deney yaptı. 1939 baharında Erich Warsitz Peenemünde alanında lövyeyi

yine eline aldı. Tehlike yalnız yönetmekte olduğu, dumanı tüten füzeden değil, alanın darlığından da ileri geliyordu.

Cesaret göstermek gerekiyordu. 20 Haziran 1939 günü açık ve durgun bir havada, Warsitz uçağı pist üzerinde harekete geçirdi. Yerde üstüste birkaç deney yaptı. Her seferinde de minik uçak çok güzel tepki gösterdi. Öğleden sonra Warsitz birkaç metrelik bir sıçramayı başardıktan sonra teknisyenlere kısaca: «İlk uçuş için herşeyi hazırlayın,» dedi.

Warsitz bir gün önce vasiyetnamesini yazmıştı. Onun gösterdiği yüreklilik mühendislerin çekingenliklerini, korkularını bir anda yeniverdi. Ondaki şevk ve coşkunluk ötekilere de geçti. Bir kez daha bütün denetim işlemlerini yeni baştan yaptılar. Depolara iki tehlikeli madde ihtiyatla dolduruldu. Montörler yakındaki bir çiftlikten yeni doğmuş bir domuz yavrusunu getirerek maskot diye Erich Warsitz'in kucağına verdiler!

He 176 ilerlemeye başladı. Alandaki bir tümseğin üzerinde tehlikeli bir tarzda zıpladı. Fakat Warsitz onu sımsıkı eline almıştı. Havalandıktan sonra biraz gazladı, füze de ıslık çalarak küçük bir çamlığın üzerinden süzülüp gitti. Warsitz yerde yapılan deneylerde yanmayı alçak rejimde tutmuştu. Şimdiyse korkun bir güç şezlonguna yapıştırıyordu onu. Göz açıp kapayana dek kendini Baltık Denizi'nin üstünde, kıyıdan uzakta buldu. Dönüş yapıp geri gelmek gerekiyordu.

Topu topu bir dakikalık bir uçuş yapmıştı!

Neyse, dönüşü yaptı, inişe geçmeğe hazırlandı. Derken reaktör de birdenbire susuver-

di. Uçağın hızı fazlaydı ama tekerlekler darbeye dayandılar. Arkadaşlarının alkışları, yaşa sesleri pilotu birdenbire içine daldığı sessizlikten kurtardı. Heinkel'in bu uçuştan hiç haberi yoktu. Warsitz ona telefon ederek:

— «**Herr Doktor,**» dedi. «Füzeli reaktörle donanmış ilk uçak olan sizin He 176'nın yaptığı birinci uçuş hakkında tekmil haberi veriyorum... Hayır, ölmedim, uçağın sesini de duyabilirsiniz!»

Havacılık Bakanlığı'nda haber, bomba gibi patladı. Hemen ertesi gün, 21 Haziranda Milch, Udet ve Teknik Servisin birçok mühendisleri Peenemünde'ye koştular. Warsitz alev saçan füzesine binerek 60 saniyelik gösterisini tekrarladı. Herkes teşekkür etti, kutladı onu ama Milch ile Udet He 176'yı kabul etmediler. Asık yüzlerinde hiçbir sevinç belirtisi yoktu. Alınmışlardı. Heinkel kendilerine danışmadan, bu işi tek başına yapmıştı. Kazandığı başarının, yapılan bu olağanüstü ilk deneyin ne önemi vardı? Şimdi ona göstereceklerdi. Udet:

— «Uçak değil bu,» dedi. «İnsanın kıçının altındaki bu volkan»la deneylerin sürdürülmesini de hemen yasakladı! Heinkel'le iş arkadaşları ve hayatını tehlikeye atmış olan zavallı Warsitz fena halde bozulmuştu. Peenemünde alanında tek başlarına kaldılar.

Fakat Heinkel başkaldırdı. Hattâ He 176'yı Hitler'le Göring'e gösterme olanağını da elde etti. Bu iş 3 Temmuz 1939 günü, Rechlin yakınındaki Roggenthien'de oldu. Bir kez daha pilotun becerisi bütün dikkatleri kendi üstüne topladı ve herkes yeni bir çığır açan uçağı unuttu. Heinkel de «füze oyuncağını» kendi-

ne sakladı. Deneyleri sürdürmesine izin verilmedi. Sonra savaş başladı ve bütün prototip deneyleri kesinlikle yasaklandı. He 176 da Berlin'deki havacılık müzesine gönderildi. 1944'de onun içinde bulunduğu ambalâj sandığı hâlâ açılmış değildi. Bir bombardıman sırasında yokolup gitti.

Heinkel bir He 178'i türbo-reaktörle donatarak ona eşit hızla daha uzun bir uçuş süresi sağladı ama bunda da başarı sağlıyamadı. 1936'da Rostock'taki fabrikasında büyük bir gizlilik içinde bir atelye kurdu. Burada Pabst von Ohain adında genç bir fizikçi bir türbin üzerinde geceli gündüzlü çalışıyordu. Fakat Havacılık Bakanlığı işe karıştı. Berlin'de: «Heinkel uçak yapımcısıdır,» diye homurdananlar oldu. Türbinli bir reaktörün geliştirilmesi, motor uzmanlarının işiydi!

O sıralarda motor endüstrisinin başında da bambaşka dertler vardı. Hava Kuvvetleri başdöndürücü bir hızla silâhlanıyordu. Geleneksel motorların yapımında yabancı tekniğin elde ettiği hatırı sayılır ilerlemeye yetişmek gerekiyordu. Pratik deneylerle denetlenmeleri gereken, teorileri üzerinde yitirilecek zaman yoktu. 1938 yılı sonunda Havacılık Bakanlığının isteği üzerine Junkers'le B.M.W. nihayet bir türbo-reaktörün incelemelerine başladılar. Buna gerekli uçağı da Messerschmitt sağlayacaktı.

Fakat bunlar geleceğe yönelik tasarılardı. Kazandığı başarıya rağmen, Heinkel bu alandan özellikle uzak tutulmak isteniyordu. Ama o hiç aldırmadı. Deneylerini sürdürdü. Berlin'deki efendiler beslemekle bir şey kaybedecek değillerdi. Elinden neler geldiğini on-

lara gösterecekti. Ohain'ın türbini 1937'den beri işliyordu. Ertesi yıl daha da ileri, eksiksiz ve olgun hâle sokulmuştu. 1939 yazında Ohain bu türbini bir He 178'e taktı. Polonya seferi sona ermezden birkaç hafta önce Heinkel, yeni «evlâd»ını Milch'le Udet'e gösterdi. Göring rahatsız olmaya tenezzül etmemişti.

İlk kalkış denemesi başarısızlıkla sonuçlandı, sonrakinde He 178 bütün orada bulunanların soluklarını kesen bir türbin gümbürtüsü içinde havalandı. Gök gürültüsünden beter bu gürültü içinde tepkili uçak, havadan daha ağır araçların tarihine giriyordu gerçekten. Fakat bir kez daha hiç kimse işin önemini kavrayamadı. Polonya'da yaptığı yıldırım seferiyle Hava Kuvvetleri'nin gözleri kör olmuştu. Herkes yalnız bu yeni uçağın yarattığı olanakları bilmezlikten gelmekle kalmıyor, ukalâlıklar da ediyordu:

— «Bu uçak iyice geliştirilene dek savaş çoktan bitmiş olacak,» deniliyordu.

Havacılık Bakanlığı He 178'i hasıraltı etti. Gerisini de Hitler'in, bir yıldan daha kısa süre içinde gerçekleştirilemiyecek bütün tasarıların «uyutulması» yolunda verdiği karar tamamladı.

Görüldüğü gibi daha savaş başlarken Almanya türbo-reaktörler ve füzeli reaktörler konusunda Müttefiklere göre hatırı sayılır bir üstünlük sağlamıştı. Bu üstünlüğü elde tutmaya devam etseydi onların sayı üstünlüklerinin karşısına teknik üstünlüğü ile çıkmış olacaktı. Bu üstünlükten ortada hemen hemen hiçbir şey kalmıyacaktı.



Fakat, düşünce zincire vurulamaz.. Çalışmalar bütün yasaklara rağmen sürdürülüyordu. Messerschmitt fabrikalarında yalnız Me 262'nin gövdesinin yapımıyla yetinilmedi. Alexander Lippisch, yelken uçuşu (plânör) araştırma enstitüsünde uzun süre çalıştıktan sonra Messerschmitt fabrikalarına girmişti. Augsburg'da düşlerini gerçekleştirmek için canla başla çalışmaya başladı.

Yıllardan beri kuyruksuz bir uçak yapmayı tasarlıyordu. Delta biçiminde, uçan bir kanat olacaktı bu. Araştırma Enstitüsünden çıkan ilk modeline de DFS 194 adı verilmişti. Şimdiyse Me 163'ü yaratmakla meşguldü. Bunun içinde de ilk kez olarak tecrübe pilotu Heini Dittmar yer alacaktı. Lippisch motor olarak bir Walter füzeli reaktörü kullanmayı düşünmüştü. Kısa, kendi üzerine yumulmuş bu uçağın ilk hedefi basitti: Uçan insanların eski özlemi olan saatte bin kilometrelik hızı aşmak.

1941 baharında Dittmar, Peenemünde'de bir dizi deneye girişti. Her seferinde daha çok yakıt yüklüyor, her seferinde de daha çok hız kazanıyordu. Kendisini uzun boylu zahmete sokmaksızın, âdeta oyun oynar gibi saatte 800 kilometreye, sonra 880'e, sonra 920'ye ulaştı.

10 Mayıs 1941'de Dittmar, uçağının neler yapabileceğini öğrenmek istedi. Me, hemen hemen dikine yükseldi. Bir dakikadan daha az süre içinde 4.000 metre yüksekliğe tırmanmıştı. Daha sonra adlandırıldığı gibi, Dittmar **(ateşten yumurta)**'sını yatay duruma getirerek ileriye doğru sürdü ve saatte 950, 980, 1.000 kilometre yaptı. Birdenbire uçak

titremeğe başladı, yardımcı kanatlar sanki çıldırdılar. Me'nin burnu aşağıya doğruldu. Dittmar itiş lövyesini kendine doğru çekti, reaktör sustu. O zaman uçağı doğrulttu ve güven içinde bir iniş yaptı.

Mühendislerin hesapları da başarıyı doğruladı. Uçak saatte 1.004 kilometre hız yapmıştı. Bir insan ilk kez ses duvarına yaklaşıyordu.

**Ateşten yumurta**'nın bombardıman uçaklarının yolunu kesmekle görevli bir av uçağı hâline sokulması kararlaştırıldı. Yüzbaşı Wolfgang Spaete'nin yalnız gönüllülerden oluşan 16'ncı Ekibi, Oldenburg yakınındaki Bad Zwischenahn'da uçağın rodajını yaptı. Savaşın son aylarında bu pilotlu füzeler Alman göklerini dolduran müttefik bombardıman uçakları seline saldırdılar.

Fakat türbo-reaktörlü Me 262 daha da ileriye gitti. O zamana dek Havacılık Bakanlığı ona az ilgi göstermişti. Adolf Galland'ın 31 yaşındayken Alman havacılığının başına geçtiği gün herşey değişti, uçağı Lechfeld'de kendisi kullandı.

Günlerden 22 Mayıs 1943. Wendel ilk deneme uçuşunu gerçekleştireli bir yıl olmuş, uçağın burnuna bir tekerlek takılmasını isteyeli de yine bir yıl geçmişti. Ama Galland yine de arkasında hâlâ o mendebur tekerleği taşıyan uçağın içine oturdu. Havacılık bakanlığı bir amerikan buluşu olan ön tekerleğin lâfını bile duymak istemiyordu. Buna göre de havalanmak büyük bir ustalık işiydi. Fakat Galland havaya yükselir yükselmez kendinden öncekilerin duyduklarını duydu. Bu sınırsız güçten, bir titreşim yokluğundan, bu ok gibi

hızdan, bu büyük kullanışlılıktan sarhoş oldu âdeta. O sırada yanından geçmekte olan bir deney uçağı üzerine yalandan bir hücum yaptı.

Heyecanlanmış, coşmuştu. Eğer bu mükemmel, âdeta göz kamaştırıcı uçak filolarda yer alırsa, Almanya için hava savaşının henüz kaybedilmemiş olduğunu biliyordu şimdi. Bu uçaktan hemen ve büyük sayıda istiyordu. Yere inince her yandan yağan sorular karşısında bir düşten uyanır gibi:

— «Bir melek süzülüyor dersin sanki...» diye cevap verdi.

Hemen Milch'e durumu rapor etti. Göring'i alârma geçirdi. Bir mucizeydi bu Me 262. Onun sayesinde herşey değişebilirdi. Milch anladı, Göring'in de bu işe aklı yattı. Fakat büyük serinin yapımı gerçekleşmiyecekti. Birisi buna karşı duruyordu: Bu, Hitler'di. Yeni avcılar istemiyordu! Savunmada yeterince kalınmıştı. Herkes saldırıya geçmeliydi! Bombardıman uçakları yapılmalı, başka hiçbir şey yapılmamalıydı!

Altı ay geçti. Bu, altı aylık bir gecikme oldu. 26 Kasım 1943 günü Insterburg'da Me 262 Alman Orduları Başkomutanlığı'na tanıtıldı. Hitler de Willy Messerschmitt'e mukadder soruyu yöneltti:

— «Bu uçak bomba taşıyabilir mi?»

Messerschmitt ilkin evet dedi. Her uçak bomba taşıyabilirdi! Sonra bir dönüş yaparak bunun zararlarını saydı. Hitler onun sözünü keserek:

— «Tamam, işte benim yıldırım bombardıman uçağı,» dedi.

Herkes dona kaldı. Hitler yine dönülmez kararlarından birini almıştı: Bu, Me 262'nin değiştirilmesiydi. Dünyanın ilk tepkili av uçağı, bomba taşıyacaktı. Artık üstünlüğü diye bir şey kalmamıştı.

İlkin bütün bir dizi teknik güçlükleri yenmek gerekti. Bombalar hafif av uçağının ağırlığını büyük ölçüde arttırıyor, bunun etkisi de havalanışta görülüyordu. İniş takımlarıyla lâstikleri güçlendirmek gerekiyordu. Sonra faaliyet alanı da bir bombardıman uçağı için çok küçüktü: «Haydi ek yakıt depoları takalım» denildi. Fakat bu, uçağın ağırlık merkezine yer değiştirtiyor, dengesini bozuyordu. Ne bombaların asılması, ne de nişan alma aygıtı bakımından hiçbir sevindirici sonuca ulaşılamadı. Av uçaklarının kullandıkları ışıklı nişangâhla bombalar pikede, ya da hemen hemen ona yakın bir durumda atılabilirdi. Fakat o zaman 262'nin hızı aşırı bir hâl alıyor, makine buna dayanmıyordu. Hem sonra Führer bütün pike uçuşları ve saatte 750 kilometreyi aşan bir hızı yasaklamış değil miydi?

«**Yıldırım bombardıman uçağı**»nı 51'inci Filo'nun Birinci Grubu'nun mürettebatı kullanacaktı. Hepsi umutsuzluk içindeydi. Düz uçuşta hiçbir bombayı hedefe isabet ettiremiyorlardı. Her deneyişlerinde bombaların hedeften bir, iki kilometre uzağa düştüğünü görüyorlardı. Uçağın eğik uçuşta da nişan alabilmesi için gövdeyi sağlamlaştırmak gerekti. Sonuçlar giderek iyileşti.

Hitler'in dünyanın ilk tepkili av uçağını bombardıman uçağı hâline sokmağa karar verişinden beri sekiz ay geçmişti. Müttefik-

ler Normandiya'ya çıkarma yapmışlar, Avranches (Avranş) ta Alman Cephesi'ni yarmışlar, cephe hattı oynak, akışkan bir hâl almıştı. Nihayet 1944 Ağustosunun başında bir bombardıman birliği Reims yakınındaki Juvincourt'a geldi. Oradan kalkarak bir dizi görevi yerine getirecekti.

Binbaşı Schenck'in dokuz uçaktan yararlanması gerekiyordu. Almanya'dan yola çıkılırken iki bombardıman uçağı pilotaj hatâsı yüzünden hasara uğradı. Pilotlar hiçbir zaman tam yükle havalanmış değillerdi. Eğitimlerini tamamlamağa da vakit bulunamamıştı... Schwaebisch-Hall'de mola verildiği sırada üçüncü uçak bir türlü işlemedi. Pilot Juvincourt'u bulamayarak rastgele bir yere inmek zorunda kaldığından, dördüncü uçak da hasara uğradı.

Kala kala elde beş uçak kalmıştı. Müttefiklerin karaya çıkardıkları kuvvetlere karşı beş tane Me 262. Şu da var ki Schenck 1944 yılının Ekim ayı bitmeden önce 25 tane tepkili uçak alacaktı. Aynı 51'inci Filo'nun İkinci Grubu'na da Me 262'nin «avcı» tipi verildi. Şimdi pilotlar da, uçaklar da kendilerine gelmişlerdi. Hemen hiç kaza olmuyordu. Fakat umutsuz bir savaşa girmiş olan bir avuç tepkili bombardıman uçağının elinden ne gelirdi ki?

Dünyanın *ilk tepkili av* uçağını bombardıman uçağı haline sokmak isteyerek, Hitler yine boşa giden bir iş yapmıştı.

### Gece avcılığının doruğu

3 Temmuz 1943 günü akşama doğru Alman Hava Kuvvetleri'nin maviye çalan kurşunî

renkte bir arabası Avus Nehri'ni Berlin yönünden aştı. Arabayı kullanmakta olan Binbaşı Hajo Herrmann'ın iki cepheli bir yaşantısı vardı. Gündüzleri Hava Kuvvetleri'nin Werder parkındaki genelkurmayında «Teknik-Taktik İncelemeler» grubunun raportörlüğünü yapıyor; geceleri de bir Focke-Wulf 190'a atladığı gibi göklerde dolaşıyordu.

Şeflerinin ve birçok uzmanların bıyık altından gülmelerine rağmen Herrmann fikrinin iyi olduğunu kanıtlamak istiyordu.

Şimdi Staaken hava alanındayız. Kurmay heyetlerinden ve havacılık okullarından gelen gönüllülerden meydana gelen başka pilotlar, daha önce orada toplanmış bulunuyor. Uçak hazır. Gövdelerinin altında 400 litrelik ek bir benzin deposu var. Bu sâyede en azından iki buçuk saat havada kalabilecekler. Akşam, küçük birlik Mönchen - Gladbach'ta yere iniyor. Meteoroloji uzmanları gecenin berrak ve bulutsuz olacağını söylüyorlar. Herrmann arasıra haberlere kulak kabartıyor.

Geceyarısına doğru alârm veriliyor: İngilizler geliyorlar. Güçlü bir bombardıman birliği Hollanda kıyısı üzerinden Ruhr'a doğru uçuyor. Birkaç dakika sonra da Herrmann'ın «tecrübe ekibi»nin on Me 109'u ile FW 190'ı havalanıyorlar. Yerden yönetilmezlerse düşmanı bulamıyacaklar. Bu yüzden, onun karşısına çıkacak yerde, hedef olarak seçtiğini tahmin ettikleri Duisburg - Essen kesiminde, aynı yükseklikte mevzi alıyorlar. Sinirleri gergin, gökyüzünün batı yönünde araştırarak bekliyorlar.

Düşman, ikişer kişilik uçakların yerden gelen radyo mesajlarına uydukları savunma

bölmelerine yaklaşıyor şimdi. Herrmann da bunu bekliyor işte. Önünde, tâ uzaklarda, gö-k'ün ortasında bir çeşit meşale yanıyor ve ağır ağır aşağıya doğru iniyor. İkişer kişilik uçakların düşürdükleri bir bombardıman uçağı bu kazandıkları başarılar, dört motor-lu İngiliz uçaklarının izledikleri yolu ateşle işaretliyor.

Herrmann mikrofona eğilerek: «Üstümüze geliyorlar!» diye bağırıyor.

Fakat bombardıman uçaklarının o âna dek izledikleri doğrultunun solunda başka bir alêv yanıyor şimdi. Güneye doğru kıvrıldılar herhalde, gerçekten de gökyüzünde rengâ-renk ışıklardan meydana gelme bir patlama görülüyor. İngilizlerin aydınlatıcı bombaları bunlar.

Herrmann: «Şimdi de sıra (Noel ağaçları)-nda!» diye bağırıyor.

Alman pilotların gözleri önüne, çok yakın-mış gibi görünen, âdeta, gerçekdışı bir man-zara seriliyor, bir sürü ışıldak birdenbire gökyüzünü taramaya başlıyor. Beri yandan da paraşütlerine asılı sarı, yeşil, kırmızı fü-zeler, ağır ağır aşağıya doğru iniyorlar. Yer-de ilk patlamaların şimşekleri, yayılmakta olan yangınlar var. Yangın bombalarından oluşan bu yol, bu akının amacını açıklıyor. Köln, Herrmann'ın aklına gelenden biraz da-ha ilerisi. Avcılar tam gazla oraya doğru yol-lanıyorlar şimdi.

Işıldaklar birçok dört motorlu uçağı buldu-lar, ak ışıklarıyla sardılar, birkaç dakikadır peşlerini bırakmıyorlar.

Herrmann da plânını bunun üzerine kurdu zaten. Onun tek motorlu uçakları, ikişer ki-

şilik gece avcıları gibi yerden yönetilemiyor, fakat ışıldakların ışığı onların işine yarıyabilir. Uçaksavar ateşinin en en sivcivli yerinde düşmanın hedefinin üzerine çullanıyorlar. Alman savunmasının ötedenberi kullandığı yöntemlerden ayrılarak, her türlü katı formaliteyi hiçe sayarak, bu avcılar domuzlar gibi, (Yaban Domuzları) gibi atılıyorlar savaşa.

Bu ad, birliklerine bağlı kalacak hep. «Yaban Domuzu» saldırıyor!

Herrmann kendini pırıl pırıl aydınlanmış bir bombardıman uçağının ardında buluyor. Öylesine yakın ki ışıldaklar gözlerini kamaştırıyor. Çevresinde, ağır uçaksavarların obüsleri takırdıyor. **«Ateşten ve ergime halinde çelikten meydana gelmiş bir kafes içindeydim sanki,»** diye yazmıştı sonradan.

Böyle bir izlenim ilk kez kapılmış değil. Düşman toprağı üzerinde olduğu zaman defalarca duymuştu bunu, av pilotu değil, bombardıman pilotuydu çünkü. Londra'nın, Kuzey Denizi'ndeki konvoyların uçaksavarların uçaksavarlarından kurtulmuştu. Malta'yı savunan, dünyanın da en güçlüsü olan baraj ateşinden sağ sâlim çıkmıştı. Bugün olup bitenler onu heyecanlandırmıyordu.

Herrmann Alman Hava Kuvvetlerinin merkez kesimi şefi olan General Hubert Weise'ye plânını anlattığı zaman o, «Alman uçaksavarlarını yabana atma haaa!» demişti.

Herrmann'ın hiç de öyle bir niyeti yok. Ruhr'da 4'üncü Uçaksavar Tümeni'ne komuta eden General Johannes Hintz'le birlikte, karşılıklı eylem bölgelerinin sınırını çizmişti. Uçaksavarlar 6.000 metreye dek ateş edecek-

ti. Bunun üzerinde de «Yaban Domuzu»nun avcıları serbest olacaklardı. Eğer düşmanı kovalarken uçaksavar bölgesine girerlerse ışıklı bir işaretle onu uyaracaklardı. Bunun üzerine de uçaksavarlar ateşlerini hemen başka bir hedef üzerinde yoğunlaştıracaklardı.

Karışık bir iş gibi görünüyordu bu, ama Berlin üzerinde yapılan tâlimler böyle bir sınırlamanın mümkün olacağını göstermişti. General Hintz de bir deneyde bulunmayı göze almıştı. Fakat ne yazık ki Herrmann Ruhr üzerinde değil de Köln üzerinde bulunuyordu. Bu kenti koruyan 7'nci uçaksavar tümeni de herhangi bir anlaşmanın lâfını duymuş değildi. Alman av uçaklarının kendilerini 88'-lik bataryaların ateşi içine atacaklarını topçular nereden bileceklerdi? Herrmann'ın pilotlarının 6.000 metreden, 7.000 metreden attıkları bu yeşilli, kırmızılı aydınlatıcı füzelerden hiçbir şey anlamıyorlardı.

O da herşeye rağmen saldırıya geçmek emrini vermezden önce bir an çekindi. İngiliz Lancaster uçağına öylesine yakındı ki, uçağın burnundaki kabininde bulunan mitralyözcüyü açık seçik görüyordu. Işıldakların aydınlığı hiçbir ayrıntıyı gizlemiyordu ondan. İngiliz ise hiçbir şeyin farkında değildi. Aşağıya doğru bakıyor, yanan kenti seyrediyordu. İngilizler Alman gece avcılarından bir ışıldağın çiğ ışığı içinde değil de, karanlıklar içindeyken korkarlardı.

Bu güven duygusu bundan böyle aldatıcı olacaktı artık. Herrmann özene bezene nişan aldı, dört topuyla birden atışa başladı, dört motorlu uçak da hemen ateş aldı.

Deneme grubu yere indiğinde, on uçağından birisi kayıptı. Fakat düşürülen dört motorlu uçakların toplamını yapınca, Herrmann oniki sayısını buldu. Bu sonucu Berlin'e telefonla bildirirken, şunu da ekledi: «Uçaksavarların patlıyan mermilerine rağmen, bu koşullar altında oniki uçağın düşürülmesi yine de beklenmeyen, büyük bir başarıdır, bunu da **'Yaban Domuzı'** katıldığı ilk çarpışmada elde etmiştir.»

Hemen ertesi gün, o gecenin verdiği bitkinliğe rağmen, telefonun zili Herrmann'ı uykudan uyandırdı. Derhâl Karinhall'e, Göring'in yanına gidecek, kazandığı zaferin ayrıntılı bir «tekmil haberi»ni verecekti. Yeni bir taktiğin bulucusu olan 30 yaşındaki bu binbaşı, Reich Mareşalinin evinden ayrıldığı sırada çantasının içinde 300 tane av filosu, yâni korkunç bir «Yaban Domuzu» sürüsü kurma emrini de taşıyordu.



Bir başka olayın da bu devrimin meydana gelmesinde katkısı olmuştu kuşkusuz. 12'nci Hava Kolordusu'nun ve gece avcı birliklerinin Komutanı olan General Josef Kammhuber gözden düşmüştü.

Bavyera'lı olan Kammhuber 1940'dan beri sistemli olarak gece avcılığını örgütlemişti. Terslikler yıldırmamıştı onu. Düşman uçaklarını bulmak için ışıldaklardan yararlanamamıştı. Nazi Partisi'nin ocak bucak başkanları onları kendi kentleri için isteyip tekelleri altına almışlardı. Ayrıca Hitler de başarı ihtimâlleri ne denli büyük olursa olsun, uzun mesafe avcılarının, bombardıman

uçaklarının kalkış alanlarında harekâtta bulunmalarını yasaklamıştı.

Fakat Kammhuber yılmamış, olağanüstü bir savunma sistemi kurmuştu. Meydana getirdiği savunma bölmeleri birkaç bin kilometrelik bir mesafe üzerinde gökyüzünü Jutland'ın kuzeyinden tâ Akdeniz'e dek aralarında paylaşıyorlardı. Beş gece avcısı filosu, yâni 400 kadar çift motorlu uçak hèr an havalanmaya hazırdı. Altıncısı da hazırlıklarını yapmakla meşguldü. Fakat bu yeterli değildi. Müttefiklerin ve özellikle Amerika'lıların uçak yapımlarına ilişkin gizli raporlar, bitmez tükenmez dört motorlu uçak ordularının Alman gece savunma tesislerini bir çırpıda silip süpürüvereceklerini açıkça gösteriyorlardı.

General Kammhuber bu tehlikeyi uzaklaştırmak için öneriler yaptı. Kendi «bölme»lerinin örgütlenişini bozacak olan yeni bir serbest av taktiğine pek güvenmiyordu da, bu taktiğin güçlendirilmesine güveniyordu. Elinin altında altı tane değil de, on sekiz tane gece avcı filosu bulunsun istiyordu. Yalnız batıda kurulacak basit bir engel yerine, bütün Almanya'yı bir savunma ağıyla örtmek düşüncesindeydi. Çok pahalı olan radarların yerine gözlem postaları ve radyo ekipleri istedi. Fakat gece avcılarının kendileri ellerindekinden çok daha «delici» bir radarla donatılmış olacaklardı. Ancak bu gerçekten dev program, radyo endüstrisi istenen sayıda aygıtları verebilirse gerçekleşebilirdi. Göring tasarının tümünü Hitler'e sunmadan önce onayını hemen hemen vermişti.

24 Haziran 1943 günü Kammhuber Hitler'in

karargâhının bulunduğu «Kurt İni»ne çağırıldı. Orada plânını açıklıyacağını sanıyordu. Fakat Hitler bunun için vakit bırakmadı, Kammhuber'in raporunda, özellikle Amerika'lıların yaptıkları üretime ilişkin olarak verdiği sayılar yüzünden ona çıkıştı: Ne? Birleşik Devletler ayda 5.000'i aşkın uçak mı yapıyorlardı?

— «Düpedüz çılgınlık bu!» Diye ekledi. «Bu sayılar doğru olsaydı sen de haklı olurdun. O zaman Doğu Cephemizi hemen geri çekmek ve savunmamızı sağlamak için bütün güçlerimizi bir araya toplamak gerekirdi. Ama bu sayılar yanlış. Allah aşkına böyle budalaca şeylerden sözetme bana.»

Oysa bu sayılar Alman Orduları Başkomutanlığı Kurmay Heyeti'nin haberalma dairesinden geliyordu ve hepsine güvenebilebilirdi. Hiç kimse de kuşkuyla karşılamamıştı onları zaten. Keitel'le Göring süklüm püklüm durmuşlar, Führer'in sözlerine karşı gelmek yürekliliğini göstermeksizin onun boşalmasına seyirci kalıyorlardı.

Kammhuber'in önerileri bir yana bırakılıverdi. Hitler'e bakılırsa gece avcıları düşmanı korkutup cesaretini kıracak kadar başarı kazanıyorlardı. Kammhuber dışarıya çıktı. Hitler'in karşısında dilini yutmuş gibi sessiz duran Göring, ona adamakıllı çıkıştı: «Bu saçma tasarılarınla beni, koskoca Reich Mareşalini, Führer'in karşısında rezil ettin!» dedi.

— «Hava Kuvvetleri'ni benim yerime sen yönetmek istiyorsan, hemen gel yerime otur!» Diye bar bar bağırıyordu.

O zamana dek Hava Kuvvetleri Haberal-

ma Dairesi'nin Başkanı olan General Josef Beppo Schmidt, Kammhuber'in yerine 12'nci Hava Kolordusu'nun başına geçti. Kammhuber Kasım ayının ortasına dek gece avcı birliklerinin başında kaldı, sonra Alman havacılığının gelişini az çok etkiliyebileceği bu son görevi de kaybetti. Gece avcıları birliğini kurmuş olan bu adam, Norveç'e sürgün edildi.

Bunlar bilinince Binbaşı Herrmann'ın düşüncesinin neden böylesine ilgi uyandırdığı daha iyi anlaşılır. Gece avcı birliklerinin böyle değiştirilmesi az çok bir esasa dayanıyordu. Savuma bölmelerine göre ayrılmış avcılar sınırlı sayıda bombardıman uçaklarına saldırabiliyorlardı. Bombardıman uçakları yine de savunma hattından geçip bir kenti yerle bir edebiliyorlardı. Bir kere hedefin üzerine geldiler mi uzun dakikalar boyunca ışıldakların aydınlığı içinde kalıyorlardı. Av uçakları işte o zaman harekete geçeceklerdi. Böylece de düşmanı bulmak için hiçbir karmaşık yol gösterici yönteme ihtiyaç duymıyacaktı. Güçlükler geceleri gündüzlere göre daha büyüktü kuşkusuz, herşey pilotun görme olanaklarına dayandığına göre, tek motorlu avcılar pek âlâ da herekete geçebilirlerdi.

Herrmann muazzam bir buluş yaptığı iddiasında değildi. Gece avcılarını kaldırmak değil, o zamana dek yalnız uçaksavarların korudukları hedefin üstünde onları düşmana saldırtarak etkilerini tamamlamak istiyordu. «Yaban Domuzu»nun birdenbire Almanya'nın savunulması konusundaki düşüncelerin ön plânına geçeceğini, bir zaman için de onun

tek umudu olacağını hiçbir zaman aklından geçirmemişti.

Herrmann 300'üncü Filonun üç grubunu Bonn-Hangelar'da, Rheine'de ve Oldenburg'-da henüz yeni kurup eğitmişti ki Hamburg felâketi oldu. İngilizler kalaylı kâğıttan «window»ları ile Alman radarlarını kör ettiler, uçaksavarlarla gece avcılarını deliye döndürdüler.

Hemen ertesi gün Göring 300'üncü Av Filosu'nun Komutanını çağırdı. Sesi sertti:

— «Herrmann,» dedi. «Hamburg saldırıya uğradı ve bu, her seferkinden daha korkunç oldu. Gece avcıları hiçbir iş göremediler. Bundan sonra ancak sana güvenebilirim. Birkaç uçakla da olsa, hemen harekete geç!»

Üç gün sonra, 27-28 Temmuz gecesi Hamburg üzerine ikinci akın yapıldı. Herrmann alev alev yanan kentin üzerinde oniki av uçağına komuta ediyordu. «Yaban Domuzu»-na ikişer kişilik uçaklar da katılmıştı. İngilizlerin kayıpları ilk saldırılarındakine göre daha yüksek oldu. 1 Ağustos günü, «merkez kesimindeki Hava Kuvvetlerine komuta etmekte olan General Weise şu emri aldı:

**«Radarlar iyi iş göremediklerinden bütün gece avcı uçaklarını hemen ışıldakların aydınlattıkları bölge üzerinde kullanınız.»**

O sırada henüz 12'nci Hava Kolordusu'nun başında olan General Kammhuber'in kendisi de pilotlarına geçici olarak «savunma bölmeleri» taktiğinden vazgeçerek yeni yöntemi benimsemelerini öğütledi.

Çok geçmeden tek ve çift motorlu av uçakları uzakta gördükleri ışıklara bakarak yol-

larını bulup ilerlediler. Oysa hiç de kolay iş değildi bu. 17-18 Ağustos gecesi hepsi Berlin üzerinde toplandı, düşman oraya saldırır gibi yapmşıtı, oysa Peenemünde cayır cayır yanıyordu.

Fakat 23-24 Ağustos gecesi Berlin'e sahiden akın yapıldı. 727 tane dört motorlu uçak kentin üzerine çullandı. İzledikleri yön öylesine doğru olarak belirlendi ki, avcılar toplanmak için bir saati aşkın zaman elde edebildiler.

Her yandan başkentin üzerine koştular. Kraliyet Hava Kuvvetleri ilk aydınlatıcı fişeklerini atarlarken, cehennem boşanıverdi. Kenar mahalleleriyle birlikte bütün Berlin'in çevresine 80 kilometreyi aşkın çaptaki bir daire meydana getiren ışıldaklar yerleştirilmişti. Gece, gündüz oluverdi birden. General Weise'nin emri üzerine uçaksavarlar 4.500 metreden yükseğe ateş etmediler. Onların da katılmasıyla cereyan eden hava muharebesi İngilizlere 56 tane dört motorlu uçağa maloldu!

Bir hafta sonra aynı şey görüldü. Vaktinde kendisine haber ulaştırılan «Yaban Domuzu» Berlin'in üzerine çullanarak 47 tane Lancaster, Halifax ve Stirling uçağını silip süpürdü.

Radyo yayınlarını bozmak için tedbirler alınmıştı. Radarları şaşkına çevirip avcılara yol gösterme işini felce uğratan «window»lar kullanılıyordu. Bombardıman uçakları **(Rotterdam)** adını taşıyan yeni radarlarla donatılmıştı. Bunlar, çıkardıkları milyarlarca yankı sayesinde, üzerinde uçulan yerin peyzajını tam tamına canlandırıyorlardı. Bütün bunlara rağmen 24 Ağustos, 1 ve 4 Eylülde

Berlin üzerine yapılan üç büyük akın, İngiliz Komutanlığı'nın görmezlikten gelemiyeceği bir uyarı niteliğini taşımaktaydı. 123 tane dört motorlu uçak İngiltere'ye dönmemişti, 114 tanesi de hasar görmüştü ki toplam olarak mevcudun yüzde 14'ü demekti. En yüksek yüzde idi bu. Oysa İngilizler Alman savunmasını kesin olarak yendiklerini sanıyorlardı. Berlin'e yol daha uzundu, Alman avcıları orada toplanmağa vakit bulabiliyorlardı. (Yaban Domuzu) taktiği onlara, düşmanın başlıca çabayı göstereceği noktaya yığın halinde saldırma olanağını veriyordu.

Berlin'de Alman Hava Kuvvetleri Başkomutanlığı öylesine iyimserdi ki kabına sığamıyordu. 25 Ağustosta Mareşal Milch şunları söyledi!

«Düşmanı gece olduğu gibi, gündüz de vurabileceğimizden iyice eminiz ve bunu eskisine göre çok daha büyük güçle yapabiliriz. Alman savaş endüstrisi ile ona bağlı olan beşerî merkezleri korumak için tek çâre, budur. Bunu başaramazsak, eziliriz...»

«Göring de «Berlin Gecesi» nden Alman Hava Kuvvetleri'nin ve halkın moralinin elverişli biçimde değişmesine yol açan kesin bir zafer gibi sözediyordu.

Eylülde Herrmann 300'üncü Filosu'nu üç filoluk bir tümen haline sokmak için emir aldı bu 30'uncu Avcı Filosu'nu Yarbay rütbesiyle yönetecekti. Fakat sırasıyla Yarbay Kurt Kettner'in, Binbaşı Helmut Weindrich ve Binbaşı Manfred Mössinger'in komuta ettikleri bu 300'üncü, 301'inci ve 302'nci filoların herbirinde topu topu birer grup bulunacaktı. Öteki ikişer grup kadro dışında görevli olacak,

gündüz avcıları olan uçakları filoya gece katılacaktı. Uçakların çoğu bu çifte göreve dayanamıyordu. Gündüz uğranılan kayıplar ve hasarlar gecenin olanaklarını etkiliyor, bunun aksi de böyle oluyordu.

Derken güz geldi, berrak ve bulutsuz geceler gittikçe seyrekleşti. İngiliz Komutanlığı da havanın kötü olduğu geceleri seçti, böyle havalarda tek motorlu uçakların aşağı durumda olduklarını biliyordu. Oysa (Yaban Domuzu), halk dilinde kötü havayı nitelemek için denildiği gibi, kuşların bile yayan yürüdükleri ve eskiden bir avcı uçağının hiç kalkmıyacağı havalarda bile çarpıştı.

Herrmann bu çabayı şu sözlerle haklı gösterdi:

— «Bombardıman filolarının peşinden ayrılmamız ve faaliyetimizin onları karşılaşmak zorunda bıraktığı kötü havalarda da yakalarını bırakmamız gerekiyordu. Yoksa Kraliyet Hava Kuvvetleri, Berlin üzerinde hava üstünlüğünü elde edecekti. Buna da müsaade edemezdik.»

Aslında ise 18 Kasım 1943'te Berlin göklerinde başlıyan muharebe 24 Mart 1944'e dek sürecekti. Bir ölüm kalım savaşıydı. Bu dönemde başkent üzerine ardarda onaltı tane büyük akın yapıldı. Bombardıman birlikleri Komutanı Mareşal Harris, Berlin'i baştan başa yakıp yıkmak istiyordu:

— «Bu harekât bize 400-500 bombardıman uçağına, Almanya'ya ise savaşın kaybına malolacak,» diyordu.

En iyi uçakları olan Lancaster'leri Berlin üzerinde olduğu kadar öteki Alman kentleri

üzerinde de savaşa sokarsa Almanya'nın 1 Nisan 1944'ten önce teslim olacağını sanıyordu.

Onun bu meydan okuyuşuna Alman gece avcıları bütün kış ayları boyunca (Yaban Domuzu) taktiği ile cevap verdiler. Düşmana muhakkak isabet kaydetmek üzere optik koşulları iyileştirmek için her çâreye başvuruluyordu. İngilizler bombalarını bulutların içine gizlenerek attıkları için, ışıldaklar onları bulamıyorlardı. Fakat onların ışıkları ve kenti kasıp kavuran yangınların aydınlığı bu bulut tavanında yansıyordu. Yukarıdan bakınca düşman bombardıman uçakları buzlu camı andıran bu perde üzerinde kara böcekler gibi belli oluyorlardı.

Herrmann, Berlinlilerin karartma kurallarına uymamalarını önerdi. Tersine, sokakları da, pencereleri, kapıları da olasıya fazla aydınlatacaklardı. Nasıl olsa İngilizlerin akınları (Rotterdam) radarıyla yönetiliyordu. Fakat Nazi partisinin Berlin **gauleiter**'i (bölge başkanı) olan Göbbels bu devrimci tedbire karşı çıktı.

İngiliz yol göstericilerin, peşlerinden gelen bombardıman uçaklarına hedefi göstermek için (Noel ağaçları) attıkları yerlere, aydınlatıcı diye adlandırılan özel Alman uçakları bulutların üzerinden birçok «tenvir» fişekleri atıyorlar, bunlar o bölgeyi aldatıcı bir ışığa boğuyordu. Bunun üzerine düşman hemen daha açık düzende bir teşkil kuruyor, bombardıman uçakları yayılıyorlardı. Patlamalar çok daha geniş bir yüzeye yayıldığından, bombaların etkisi de bu yüzden daha az oluyordu.

İngiliz Hava Tümgenerali Bennett birçok mürettebatın her zamanki savaşkanlıklarını göstermediklerinden yakınıyordu. Söylediğine göre bunlar bombalarını hedefe varmadan önce, hattâ Kuzey Denizi'ne atmakta idiler. Görünüşe göre, bombardıman uçaklarının almak zorunda oldukları mesafe boyunca Alman savunmasının yaptığı hırslı saldırışlar bunları etkiliyordu.

Fakat (Yaban Domuzu)nun kendisi de kötü hava koşulları yüzünden önemli kayıplara uğruyordu. O kadar ki, çok geçmeden kayıplar elde edilmesi umulan başarıları aşmaya başladı. Tek motorlu bir av uçağı kör uçuş yapamıyordu. Bu uçaklar alanın yönünü gösteren bir alıngaçla donatılmış olsalar bile, bulutlar çok alçak oldu mu yere inerken parçalanıyorlardı. O zaman da pilotlar ölüm tehlikesiyle karşılaşmaktansa paraşütle atlamayı yeğ buluyorlardı. Çoğu zaman da indirdikleri darbeler boşlukta kaybolup gidiyordu.

Bunların başarıları gözlemcilerin, İngiliz bombardıman uçaklarının hedeflerini kendilerine bildirirken gösterdikleri çabukluğa da bağlıydı. Bunun da radar yayınlarının bozulmasına, düşmanın bütün hiyleleriyle manevralarına rağmen başarılması gerekiyordu. Av uçaklarının toplanabilmeleri için en azından yarım saat gerekliydi. Harekâtı yöneten subaylar için bir tecrübe ve sezgi sorunuydu bu. Hava kötü oldu mu bu subaylar bombardıman uçaklarının son dakikada yöneldikleri doğrultu üzerinde çoğu zaman aldanıyorlardı.

Böylece, tek motorlu uçakların şimşek gibi havalanarak giriştikleri gece avı harekâtının

soluğu kesiliveriyordu. 16 Mart 1944'te 30'uncu Avcı Tümeni lâğvedildi. Ondan sonra da yalnız birkaç grup (Yazan Domuzu) taktiğini uyguladı.

Fakat hemen hemen aynı anda ikişer kişilik av uçaklarına (Lichtenstein SN 2) tipi radarlar yerleştirildi. İngiliz (window) ları bunların yayınlarını bozamıyorlardı. Dalgalar hâlinde uçan düşman bombardıman uçaklarını, katedecekleri yolun bir başından öbür başına izlemek böylece mümkün oldu nihayet. 30 Mart 1944'te de İngilizler Nürnberg üzerinde tarihlerinin en büyük hava kaybına uğradılar.

Bu da Mareşal Harris'in, Almanya'nın teslim olmasını beklediği gün oldu!

30 Mart 1944 akşamı bütün gece avcı filoları önceden kararlaştırılan parolayı aldılar: *Bu,* «**Sülün**»dü *Hava akınları yapılması beklenıyordu.* Kuzey Fransa'yı, Belçika'yı, Hollanda'yı, batı ve kuzey Almanya'yı sıkı bir ağ gibi kaplıyan bütün alanlarda mürettebat uçaklarına binerek havalanmaya hazırlandılar.

Mevsime göre hava çok iyi idi. Gece berrak ve durgundu, batıda açıktı. Geceyarısından az önce ay doğdu, parlak ışıklarını her yana saçtı. Gece avcıları bundan daha iyi koşullar bulamazlardı. İngilizlerin gelecekleri varsa görecekleri de vardı.

1'inci Hava Kolordusu Komutanı General Josef Schmid saat 23'e doğru kalkış emrini verdi. O zamana dek ancak tek tük Mosquito grupları gece avcılarının Hollanda'daki alanlarına saldırmak ve Kuzey Denizi'ne mayın döşeyen uçaklara baskın yapmak için Manş'ı

geçmişlerdi. Almanlar bu şaşırtmaca manevralara bakıp aldanmadılar. Bunu izleyecek olan seli beklediler. İngiltere'de yapılmakta olan hazırlıklar hiçbir yanılgıya yer bırakmıyordu.

Ve gerçekten, bombardıman uçaklarının birinci dalgası sökün etti. Denizi aştı, Belçika kıyısına yaklaştı, güney doğuya yöneldi. Daha kıyıya ulaşmamıştı ki Alman avcılarının büyük bölümü onun karşısına çıktı.

Deelen'deki 3'üncü Hava Tümeni'nin Komutanı olan General Graþmann birliklerine Aachen'ın güneyindl, «Ida» radyofarının yakınında toplanmaları için emir verdi. Albay Herrmann komutasında 1'inci Tümen'le General Ibel komutasındaki 2'nci Tümen de Frankfurt'un doğusuna, «Otto» radyofarının yakınına gittiler. Alınan bu tedbirlerin başarı kazanması biraz da talih işiydi. Dört motorlu uçakların gidecekleriy önü de, hedeflerini de, yapacakları şaşırtma hareketlerini de kimsenin bildiği yoktu.

Mürettebat göğün yüksekliklerinden gözlemcilerin verdikleri bilgileri merakla, tutkuyla izliyorlardı. İngilizler uzun zaman bu yayınları bozmayı başarmışlardı ama yayınların güçleri arttırılalı beri av uçakları bunları yeniden alabiliyorlardı.

Sayıları bir kaç yüzü bulan kuriyeler Ostende ile Escaut Nehri'nin denize döküldüğü yerde geniş bir cephe üzerindeydiler. Öncüleri Brüksel'in güneyince, yönleri 90 derece, yükseklikleri 5 ile 7.000 arası idi.

Aslında bunlar kuruye değil, bombardıman uçaklarıydı. Ne yapmak istiyorlar? Yönlerini nerede değiştireceklerdi? Yollarına dos-

doğru devam ederlerse dalgaları kuzeyde **(Ida)**, güneyde **(Otto)** radyofarlarına, yâni hemen hemen bütün Alman avcı birliklerinin toplandıkları yere ulaşacaktı.

Nitekim öyle de oldu. Dört yüz kilometre boyunca, Fulda'nın ötesine dek dört motorlu uçaklar doğu yönünde ilerlediler. Aldatmacalar yapma ve yön değiştirme sanatında çok usta olan İngilizlerin böyle düz bir çizgi izleyişlerinin nedeni bugün de bir bilmece hâlindedir. Muhakkak olan şu ki Lancaster'lerle Halifax'lar doğruca kurdun ağzına atılıyorlardı. Savaştan sonra İngilizler ihanetten sözettiler. Böyle bir şey yoktu muhakkak.

1'inci Gece Avcıları Filosu'nun Üçüncü Grubu'nun Komutanı olan Teğmen Martin Drewes Laon-Athies'den havalanarak **(Ida)** ya doğru yöneldi. Faaliyet alanları büyük olan İngiliz avcıları birkaç aydır Almanya üzerinde uçuyorlar. Me 110'ların mürettebatına da bir üçüncü kişi daha eklenmiş bulunuyordu. Pilot Drewes'in arkasında bir mitralyözcü, Başçavuş Georg Petz vardı ve radyocu Çavuş Erich Handke ile sırt sırta oturuyordu. Görevi uçağın arkasında olup bitenleri gözlemek ve her türlü nâhoş sürprizi önlemekti. Drewes sâkin sâkin radyofara doğru uçuyor, kimse de çarpışmanın başlıyabileceğini aklından geçirmiyordu. Tam o sırada Petz birdenbire irkildi:

— «Durun, durun! Üstümüzde, tam enlilemesine, dört motorlu bir uçak var. Solumuzda şimdi!» dedi.

Ötekiler başlarını çevirdiler ama çok geç kaldılar. Me çok hızlı gidiyordu. Bombardıman uçağı kaybolmuştu.

Fakat dört motorlu bir uçağın bulunduğu yerde başka uçaklar da vardır. Drewes doğu yönünden ileriye fırladı. Handke de yeni radar «Lichtenstein SN 2» ile temas kurdu. İki yuvarlak tüb ışıldadı, soldaki hedefin yerini, sağdaki de yüksekliğini bildiriyordu. Işıklı tüpler üzerinde, üçü çok belirli olmak üzere, değişik yönlerde ve eşitsiz mesafelerde birçok noktalar belirdi. Handke:

— «Onların tam ortasındayız,» diye bağırdı.

En yakındaki bombardıman uçağına yaklaşmak için yükseldiler. Radarına bakarak yolunu bulan radyocu karar veriyordu herşeye şimdi. Uçağı ekranın üzerinde karınca gibi kaynaşan noktalara doğru o yöneltiyordu. Mesafe yavaş yavaş azalıyordu. Bin metreden biraz fazla.

— «Tam önümüzde, biraz daha yukarıya.»

Drewes egzos borularından çıkan dört tane küçük alevi, hemen sonra da bombardıman uçağının kara gövdesinin, ayın aydınlattığı gök üzerinde silûet halinde belirdiğini gördü.

Handke: «Mesafe 600 metre,» diye haber verdi.

Hayatından memnundu. Biraz daha zaman geçseydi radar bu bilgiyi veremiyecekti. Hedeften 500 metre az olan mesafeyi göstermiyordu çünkü. Av uçağı yavaş yavaş avının karnı altında yer aldı. Bir Lancaster'di bu. Hiçbir ihtiyat tedbiri almıyordu. İngiliz hiçbir şeyden kuşkulanmıyordu. Drewes hızını bombardıman uçağınınkine uydurarak yavaş yavaş ona doğru yükseldi, gittikçe daha çok yaklaştı.

Üç Alman ipnotize olmuşlardı sanki, yukarıya bakıyorlardı. İriyarı, koskocaman, ezici bombardıman uçağı tam üzerlerindeydi. Elli metre uzaktaydılar şimdi. Lancaster'in gövdesinin altında radarın küçük kubbesini açık seçik görüyorlardı. Bundan başka değişiklik, mitralyözcünün kabini diye bir şey yoktu. Buna göre Lancaster'ler altlarından kör ve güçsüz olmaya devam ediyorlardı. İngilizler hemen hemen bütün bombardıman uçaklarının bu tarzda düşürüldüklerini bilmiyorlar mıydı?

Drewes damdaki nişangâhın içinden bakarak gözlerini bombardıman uçağının sağ iç motorundan ayırmıyordu. Nişangâhı kabinin arkasındaki iki tane 20'lik topa bağlıydı. Bunlar 72 derecelik bir açı ile yukarıya doğru ateş edebiliyorlardı. Böylece de gece avcısı yalnız ön tarafındaki iki tane sâbit silâhına güvenmiyordu, düşmana paralel olarak, onun tam altında uçabilir ve düşürebilirdi.

Yaylım ateş başladı. Drewes iyi nişan almıştı. Kanadın üzerinde küçük şimşekler çaktı. Az daha geriye isabet kaydetseydi Lancaster'in yüklü olduğu bombalar patlıyabilir, kurban avcısını da, ölüdürücü bir düşüşle, yanısıra sürükliyebilirdi.

Birdenbire bütün kanat alev aldı. Alman avcısı sert bir dönüş yaparak tehlikeli bölgeden çıkmak için sola doğru kaçtı. Lancaster'in can çekişmesi beş dakika sürdü. Önce alevlerle sarılı olduğu halde uçmaya devam etti ama sonra dermanı kalmadı, burnu yere doğru yöneldi. Muazzam bir patlama oldu.

Şimdi de Drewes, Handke ve Petz doğuya

yöneldiler. Orada, gökyüzünde başka ışıklar yanıyordu.

30-31 Mart gecesi İngiliz bombardıman uçakları savaşın başından beri görmedikleri çok büyük kayıplar verdiler. Alman avcı birlikleri en büyük zaferini kutlayabildi. Elverişli hava koşulları ve avcıların istenen yerde toplanmaları kesin rolü oynamıştı. Fakat 1943 yazında hemen hemen savaşdışı olan Almanlar İngiliz saldırısının başarısını ciddi bir tehlikeye düşürdülerse bunu büyük ölçüde iki yeni silâha borçluydular: Biri «Lichtenstein SN 2» radarı, öteki de eğik atış yapan iki tane 20'lik toptu.



1943 Temmuz ve Ağustosunda Hamburg'a yapılan iki büyük bombardıman sırasında, **(window)** ların kullanılması yalnız uçakların içlerindeki radarları bozmakla kalmamış, 53 santimetre üzerinden alıp veren büyük yer tesislerini de işlemez hale getirmişti. Ayrıca eski «Lichtenstein B/C»nin - yaklaşık olarak 24 derece kadar - dar bir açısı vardı, bu yüzden gece avcısı dar bir kesimi gözetliyebiliyordu ancak. Bombardıman uçağı sağda veya solda ekrandan çıktı mı onu yeniden bulmak güçlü. Bu yüzden bu radarı geliştirmek için çalışmalara başlanmıştı ki, tam o sırada bütün şebeke öldürücü bir darbe yedi. Gece avcılarını «SN 2» kurtardı. İki üstünlüğü vardı: Biri 120 derecelik bir açı, öbürü de 3,30 metrelik bir dalga uzunluğu idi ki İngilizler bunu o kadar çabuk bozamıyacaklardı.

Ağustos 1943'ten itibaren «SN 2»nin üreti-

mine öncelik tanındı. Yeni radarla donatılmış ilk gece avcıları ekim başlangıcında Almanya göklerinde göründüler. Üç ay sonra da filoların çoğu .bundan yararlandılar. Gövdenin burnundaki antenlerin «geyik boynuzu» eski «Lichtenstein»ınkine göre çok daha genişti. Görüş alanları bu sayede genişlediği için havacılar bunu memnunlukla karşılıyorlardı.

Etki alanı da daha genişti. Düşmanı uçuş yüksekliğinden üstün bir mesafede, 5,500 metrede, yani yaklaşık olarak 6 kilometrede bulup çıkarabiliyordu. Gece avcısı yer tesislerinden bombardıman uçaklarının konumu üzerinde ilk bilgiyi alır almaz, onları kendi kendine bulabiliyordu.

Kasım 1943'te İngiliz Komutanlığı Almanya üzerinde hava üstünlüğünü ele aldığını sanıyordu. Aralık ayından başlıyarak da kayıplarının arttığını görüyordu. Düşürülen bombardıman uçakları eğrisi Ocak ve Şubatta daha da yükselerek 1944 Martında en yüksek noktasına ulaşıyordu.

Almanlar bu başarıyı «Lichtenstein SN 2» nin kullanılışı sayesinde uygulanan yeni taktiğe yordular tabii. Son olarak (eğik orkestra) diye adlandırılan 20'lik toplar da avcıların elde ettikleri zaferlerin bu tarzdaki artışında kendilerine düşen rolü oynadılar. Bu şaşırtıcı silâh savaşçıların muhayyilelerinden doğmuştu. Helmut Lent ve Heinz - Wolfgang Schnaufer (Şnavfer) den tutun da gece avcılarının iki yıldızı Lippe - Weissenfeld ve Sayn - Wittgenstein'a kadar birçok kimselerin adları söylendi. Fakat onu asıl bulan

bir assubaydı. Paul - Mahle adında bir başçavuştu.

Tarnewitz'deki silâh denetim merkezinde bulunduğu sırada Mahle bir Do 217, yâni bir bombardıman uçağı görmüştü. Buna eğik atış yapabilecek ve avcıların saldırılarını püskürtebilecek bir silâh takılmağa çalışıyordu. Bu düşünce onda ne rahat bıraktı ne huzur Me 110'lara da eğik toplar takılabilseydi gece avcıları bombardıman uçaklarının korkunç savunma silâhlarından çekinmeksizin, ateşlerinin ölü bölgesine girerek karınlarından saldırabileceklerdi.

Gerçi içlerinden çoğu bu taktiği zaten kullanıyorlardı ama düşman üzerine ateş etmek için sâbit silâhlarıyla atışa başlamadan önce aşağı yukarı onun hizasında yer almak zorundaydılar. O zaman da burundaki mitralyözün önünde ortaya çıkıyorlardı. Bu sakınca önlenebilse geniş kanatlar, ağır motorlar, kocaman yakıt depoları hedef olarak ortaya çıkıyordu. Birkaç el ateş de bunları canlı bir meşale haline sokabilirdi.

Mahle, elindeki olanaklarla işe koyuldu. İki tane 20'lik topu sert bir tahta parçasının üzerine tutturdu. Kabinin üzerine de saydam bir nişangâh yerleştirdi. 5'inci Gece Avcısı Filosu'nun ikinci grubunun pilotları amatörce çalışmayı kuşkuyla seyrediyorlardı. Fakat çok geçmeden onlar da bu serüvenin hummasına kendilerini kaptırdılar, denemesini yapmak için bir muharebeden yararlandılar.

Bu iş, 17-18 Ağustos gecesi Peenemünde'ye yapılan akın sırasında oldu. 5'inci Filotillâdan Çavuş Hölker **(eğik orkestra)** ile iki düş-

man bombardıman uçağını düşürdü. Peşinden 6'ncı Filotilla'dan Asteğmen Peter Ehardt da otuz dakikadan daha kısa bir zamanda kendi hesabına dört bombardıman uçağını alaşağı etti. 2 Ekimde Grup Komutanı Yüzbaşı Manfred Meurer şunları yazıyordu:

**«5'inci Av Filosu'nun İkinci Grubu eğik silâhları kullanmaya başlıyalıdan beri 18 düşman uçağı düşürdük, bizimkiler ise tek bir isabet bile almadı...»**

Tek bir isabet bile almadı... Gece avcılarını ilgilendiren bu idi işte. Birdenbire herkes yeni keşfedilen bu «hayat sigortası»ndan sözetmeğe başladı. Paul Mahle'nin işi başından aşkın hale geldi. Kendisi bunu şöyle anlatıyor:

«Birçok ünlü avcılar müşterilerim arasında yer aldılar. Hepsi de **(eğik orkestra)** yı *uçaklarına taktırmak istiyorlardı...»*

Başçavuşun amatörce giriştiği bu iş, etkili bir silâh haline gelmişti. Sonunda Havacılık Bakanlığı bunun yapımını başlattı .Buluşunun mükâfatı olarak Mahle bir kutlama mektubu ile 500 mark aldı... 1944'te hemen bütün gece avcıları bu silâhlarla donatılmıştı. Dört motorlu İngiliz uçakları da darbenin nereden geldiğini bilmeksizin alevler içinde düşmeye devam ettiler.

Ocak 1944'te İngilizler Berlin üzerinde bombardıman uçaklarının yüzde 6,1'ini, Stettin, Braunschweig ve Magdeburg üzerinde de yüzde 7,2'sini kaybettiler. Alman gece avcılarının etkinliği gittikçe artıyordu. Gece avcıları saldırganları hedeflerine ulaşmadan çok önce, bütün bombalarını henüz taşımaktayken yakalıyorlardı. Hasara uğrayan bir-

çok dört motorlu uçak geri dönmek zorunda kalmıştı. Savaşa savaşa, manevra yapa yapa yığınları seyreliyor, dağılıyordu. Gerçi Berlin ve başka birçok kentler 1943-44 kışında korkunç acılar çektiler, fakat Alman gece avcıları İngilizlerin bütün güçlerini kullanmalarına meydan vermeyerek bu kentleri tümüyle yokolmaktan kurtardı.

Resmî bir İngiliz kitabı şu itirafta bulunuyor:

**«Alman gece avcıları bombardıman uçaklarımızı başlıca hedefleri olan Berlin'den vazgeçmek ve harekâta eskisine göre çok daha az etkin bir biçimde devam etmek zorunda bıraktı... Berlin Muharebesi bizim için yanılgıdan da fazla bir şey, düpedüz bir bozgun oldu.»**

Bu gelişmeyi üç karşılaşma perçinledi. 19-20 Şubat 1944 gecesi 823 tane dört motorlu bombardıman uçağı kendilerine hedef olarak Leipzig'i seçtiler. Kraliyet Hava Kuvvetleri yön değiştirerek ve aldatmaca saldırılar yaparak Alman savunmasını, şaşırtmaya çalıştı. Bombardıman uçakları uzun süre sel halinde Berlin'e doğru ilerlediler, sonra birdenbire güneye doğru saptılar. Bütün bunlara rağmen gece avcıları yine de onların peşini bırakmadılar. Tam yetmişsekiz tane dört motorlu uçak İngiltere'ye dönmedi.

24-25 Mayıs gecesi, Berlin üzerine yapılan bu akınlar dizisinin sonuncusu İngilizlere 72 tane dört motorlu uçağa maloldu.

Derken 30-31 Mart gecesi, daha önce sözünü ettiğimiz o berrak gece geldi. Zamanında alârm işareti alan Alman avcıları, İngilizlerin Nürnbergü zerine çullanmak için arasına

girdikleri iki radyofarın çevresinde toplandılar.



İlk zaferden on dakika sonra, Teğmen Martin Drewes, radyosu Erich Handke'nin «SN 2» nin verdiği bilgilere dayanarak kendisine yol göstermesi sayesinde bir Lancester'i daha kovalamaya başladı. Dört motorlu uçağın 7.000 metrede, tam altında bulunmak için yavaş yavaş yükselmeleri gerekiyordu. Drewes nişan aldı, ateş etti. Fakat ikinci atışı yapmağa hazırlandığı sırada eğik toplar işlemedi. Onları yeniden doldurmak olanaksızdı!

Lancaster yön değiştirdi, birden alçaldı, Drewes onu izlemek için büyük güçlük çekti. Hemen hemen karnına yapışık olduğu halde düşmanın sâkinleşmesini bekledi, sonra yeniden saldırmayı göze aldı, fakat bu kez öndeki silâhlarını kullandı. Lancaster birden ateş aldı. Burnu yere doğruldu, daha havadayken patladı. Parçaları Vogelsberg'in ağaçlık yamaçlarına dağıldı.

Radyocu Handke sonradan. «Çevremizdeki dört motorlu İngiliz uçakları boyuna düşüyorlardı. Bizim uçaklar onların karınlarına yapışıktı,» diye anlatmıştı. Teğmen Drewes Bamberg'in yirmi kilometre kuzeyinde, fakat bu sefer (eğik orkestra) ile, yeni bir zafer daha kazanacaktı .

Almanya'nın her yanından koşup gelen gece avcıları, zaferi tamamladılar. 5'inci Filonun İkinci Grubu'nda Filotillâ Komutanı olan Teğmen Schulte, Mecklemburg'daki Parchim'den kalktı. Frankfurt'un güneyinde

bombardıman uçaklarına yetişti ve hemen yol göstericilerden birini düşürdü. Uçak kırmızı, yeşil ve beyaz fişeklerin patlamasından meydana gelen muazzam bir donanma şenliği içindeymiş gibi yere çakılıp parçalandı. Schulte uçağının seyir jurnaline dört bombardıman uçağını düşürdüğünü yazdı. Teğmen Wilhelm Seuss'un komutasındaki 5'inci Erfurt Filosu'nun Dördüncü Grubu'nun hesabına da başka dört bombardıman uçağı geçirildi.

Fakat o gece asıl büyük zaferi 6'ncı Filonun Birinci Grubu'ndaki mürettebat kazandı. Saat 23,43'te Teğmen Martin Becker, radyocu Karl Ludwig Johanssen ve mitralyözcü Eugen Welfenbach, Mainz-Finthen'den havalandılar. Yirmibeş dakika sonra, Bonn'un doğusunda bir Halifax bombardıman grubuyla karşılaştılar. Saat 0,20'den 0,50'ye kadar, yarım saat içinde Becker bunların altısını düşürdü. Düşüş noktaları İngiliz saldırısının Wetzlar, Giesen ve Alsfeld üzerinden Fulda'ya yöneldiğini gösteriyordu. Becker orada geri dönmek zorunda kaldı ama bombardıman uçakları dönüş yolunu tuttukları sırada Mainz'tan yine havalandı. Saat 3,15'te Lüksemburg üzerinde yedinci bir bombardıman uçağı daha düşürdü.

1'inci Avcı Birliği'nin savaş jurnaline göre o gece 246 tane tek ve çift motorlu uçak havalanmıştı. **(Yaban Domuzu)** düşmana yetimedi.

Çünkü onun Nürnberg'i hedef olarak seçtiği çok geç öğrenildi. Fakat çift motorlu uçaklar 101 muhakkak, altı da muhtemel zafer kazandıklarını haber verdiler. İngilizlerin

verdikleri sayılar ise bundan pek az farklıydı. İngiltere'den yola çıkan 795 bombardıman uçağından 95'i geri gelmemiş, 71'i ağır hasar görmüş, 12'si de yere inerken parçalanmıştı.

İkinci Dünya Savaşı'nın büyük gece muharebesiydi bu. Bir akına katılan uçakların yüzde onikisini kaybetmek, İngiliz Komutanlığı için büyük şeydi. Gece akınları bir süre kesildi. Başarısızlığa uğradığı muhakkaktı. Alman gece avcıları böylece en büyük zaferi kazandı. Fakat ne yazık ki, bu onun sonuncu zaferi olacaktı.

## Feda edilenler

Ondan sonra da Müttefik hava kuvvetlerinin en büyük bölümü saldırı için saptanan gün olan 6 Haziran 1944 için çıkarma hareketlerini destekleme hazırlıklarına adadı özellikle kendini. Bu dayanılmaz saldırı karşısında Alman Hava Kuvvetleri daha önceden mahvolmuş durumdaydı. Yaklaşım ve savaş taktiği, tecrübe, yiğitlik, hattâ fedakârlık zihniyeti... Hepsi iyi, hoştu ama müttefiklerin savaşa sürdükleri 3.467 bombardıman uçağı ile 5.409 av uçağının karşısına Mareşal Sperrle'nin çıkardığı 3'üncü Hava Ordusu'nun 198 bombardıman uçağı ile 125 av uçağı ne yapabilirdi?

Müttefikler Avrupa kıtasına ayak bastıktan sonra Almanya'nın askerî bakımdan çöküşü bir zaman sorunuydu ancak ( V silâhları) bu durumda hiçbir değişiklik yapamadılar. Özellikle şu nedenle ki, Hitler'in emri üzerine bunlar önemli askerî hedeflere karşı değil de körü körüne Londra üzerine yapılan misillemeler için kullanıldı.

Propaganda, inancı bir mucize gibi ayakta tutuyordu ama boşuna. Eksilen silâhların yerini hiçbir şey tutamıyordu. Batıda Alman Hava Kuvvetleri Düşmanın hava harekâtına yirmiye karşı birle engel olmaya kalkıştı.

Bu kuvvetler Tunus ve Sicilya'daki çekilmeler ve çarpışmalar sırasında yüzlerce uçak kaybettiler. Cassino'daki üç muharebe sırasında Hava Kuvvetlerinin paraşütçüleri, kara birlikleri olarak kullanıldı ve oradaki manastırla köy, Amerikalıların bomba yağmuru altında yerle bir oldu ama, bütün saldırılara karşı koydu. İngiliz Başkomutanı Lord Alexander, Churchill'e şu telgrafı çekti:

**«Dünyada bu hâle dayanabilecek ve aynı hırsla çarpışmaya devam edebilecek ikinci bir birliğin daha bulunabileceğinden şüpheliyim.»**

En kuzeyde 26'ncı Filo'nun iki zayıf grubu, Rusya'ya gitmek üzere tıklım tıklım yüklü olarak Buz Denizi'nden geçmekte olan konvoylara torpil taşıyan uçaklarla saldırdı. Fakat görünürde büyük olan başarılara rağmen 23 Şubat 1945'te 7.177 tonluk Henry Bacon gemisini, yâni tek bir gemiyi batırabildi.

Doğuda Alman Hava Kuvvetleri baskın hâlinde bir akın daha yapmayı başardı. 22 Haziran 1944'te 4'üncü Hava Kolordusu'nun geniş faaliyet alanlı bombardıman uçakları, İngiltere'den kalkan 114 uçankalenin yere inişinden birkaç saat sonra Ukrayna'daki Poltava hava alanına saldırdılar. Uçankaleler bir ilk «sarkaç biçimi bombardıman» denemesi yapmak için yola çıkmışlardı. Dördüncü grubun öncüleri hava alanını aydın-

lattılar. 27'nci, 53'üncü ve 55'inci Filolar da doğru nişan aldılar. 43 tane dört motorlu uçakla 15 tane Mustang refakat uçağı yerde tahrip edildi. Ayrıca 26 uçak da hasara uğratıldı. Bir Amerikan yorumuna göre bu akın parlak bir başarı oldu. Fakat uzun zamandır beklenen ve geniş faaliyet alanlı bombardıman uçaklarından oluşan bu birlik, Alman cephesinin boyuna gerilemesi dolayısiyle çok geçmeden stratejik bir hedefe ulaşamıyacak hale geldi. Bunun üzerine de çok ağır kayıplara uğrayan birlikleri desteklemek için bu uçaklar kara savaşına sürüldü tabiî.

Müttefikler de Almanya üzerindeki büyük akınlarına yeniden başladılar. Geniş faaliyet alanlı yüzlerce av uçağı sayesinde 1944 güzünde gündüz olduğu gibi, yeni taktikler uygulayarak ve radyo-radar yayınlarını bozarak - ki sonunda bu yüzden gece avcılarının radarları kör hale gelmişti - geceleri de hava egemenliğini elde ettiler.

Hitler'in konuşma gücüne ve Me 262'den av uçağı olarak sözedilmesinin yasaklanmasına rağmen, sonunda yine de dünyanın ilk tepkili av uçağını Almanya'yı savunmak için kullanma zorunluğu ortaya çıktı. Önce Augsburg yakınındaki Lechfeld'de Yüzbaşı Thierfelder komutasında bir deneme birliği kuruldu. Thierfelder 18 Temmuz 1944 günü dört motorlu bir uçak grubuna karşı yaptığı ilk çarpışmada alevler içinde yere düşüp öldü. Yerine Doğu cephesinin en iyi av pilotu olan Binbaşı Walter Nowotny atandı ve pilotlardan başarılar beklemeden önce onları eğitmek gerektiğini hemen anladı. Fakat kimseye dert anlatamadı. Hava Kuvvetleri Komu-

tanlığı ona, emrindeki pilotları hemen savaşa sürmesi için emir verdi.

1944 Ekiminin başında grup Osnabrüsk yakınındaki Hesepe'ye ve Achmer'e, Amerika'lıların dövdükleri kesimin tam ortasına yerleşti. Güçlü refakat avcı birlikleriyle karşılaşmak için her gün üç-dört Messerschmitt havalanıyordu. Tepkili uçaklar bir ay içinde yirmiiki düşman uçağını düşürdüler. Fakat başlangıçtaki 30 tane Me 262'den elde kala kale üç tane kaldı. Bu eksilenlerin çoğu Müttefiklerin kurbanı olmadılar da yer servislerinin yaptıkları yanlışlara kurban gittiler. Pilotlar ise düşman karşısına çıkmadan önce çoğu zaman alan üzerinde birkaç tur yapmışlardı. Devrim yaratan bu uçak üzerinde kendilerine edinme imkânı sağlanan bütün tecrübe bundan ibaretti.

Binbaşı Nowotny de selefi gibi, çarpışarak öldü. Bnun üzerine yeni bir filo kuruldu. Bu, 7'nci Filoydu. **«Hindenburg»** adını almıştı ve Albay Johannes Steinhoff komutasındaydı. Filoya Me 262 uçakları verildi. Nowotny'nin birliğinden gelen ve Binbaşı Hohagen sonra da Binbaşı Sinner'in yönettikleri üçüncü grup, gittikçe güçleşen koşullar altında yığın halinde iş görebilecek tek gruptu. Filotillaları her gün Amerikan bombardıman uçaklarıyla karşılaşmak için Brandeburg - Briest'ten, Oranienburg'dan ve Parchim'den havalanıyorlardı.

Karşılaştıkları en büyük engel, 800 metre uzaktan ateş etmeğe başlıyan uçankalelerin atışlarıydı, oysa Almanlar ellerindeki 30'luk dört topu etkili tarzda kullanmak için 250 metreye kadar yaklaşmak zorundaydılar.

Yeni bir silâh onlara yardımcı oldu: Binbaşı Christl komutasındaki 25'inci Deneme Birliği, 55 milimetrelik bir füze olan «R 4 M»yi geliştirdi. Bunlardan oniki tanesi, her kanadın altındaki basit bir tahta kafese takıldı. Yirmi dört füzenin bu salvosu, uzak mesafeden açılan bir yaylım ateşi etkisi yaratıyordu. Çoğu zaman füzelerden biri ya da ikisi hedefe isabet ediyordu. Düşmana öldürücü darbeyi indirmek için yalnız bir tanesinin isabet etmesi yeterliydi.

7'nci Filo'nun Üçüncü Grubu'ndaki Messerschmitt'lere de bu R 4 M'lerden verildi nihayet. Şubatın son haftası içinde kendisi önemli kayıba uğramadan, grup tek başına 45 bombardıman ve 15 de geniş faaliyet alanlı av uçağı düşürdü. Fakat 40 tepkili uçağın kazandığı bu bir ölçüde önemli başarılar, boyuna Almanya üzerine yayılan ve çoğu zaman 2.000 tane çeşitli uçaktan oluşan muazzam sel karşısında neydi ki? Sonra, üretilebilen 1.294 Messerschmitt 262'nin dörtte biri ancak düşman karşısına çıkabiliyordu. Çoğu deneme birliklerinde kayboluyordu. Fakat yakıt hiçbir zaman kıt olmamakla birlikte, büyük çoğunluğu yerde bekliyordu.

Böylece de savaştan önce meydana getirilen, uzun yıllar ihmâl edilen, hattâ Alman Hava Kuvvetleri Başkomutanlığınca yasaklanan tepkili av uçağı, rastgele savaşın içine sürülmüş bulunmaktaydı. Almanya'nın yaratıcı dehasının, en güç zamanlarda bile bir işi gerçekleştirmekte gösterdiği yeteneğin eseri olan bu uçak, savaşın sonucunda hiçbir değişiklik yapamamıştı.

Ünlü gece avcıları da yokoluyorlardı. Bin-

başı prens Sayn - Wittgenstein ve Yüzbaşı Manfred Meurer 21 Ocak 1944 günü düştüler. Bir Mosquito tarafından düşürülmeden az önce prens, beş İngiliz bombardıman uçağını daha tahrip etmişti. Almanya'nın (pırlantalı) en yüksek nişanını taşımakta olan Albay Helmut Lent, 110 zafer kazandıktan sonra motorları yere inerken işlemediği için mürettebatıyla birlikte ölmüştü.

Fakat 4'üncü Av Filosu'nun sonuncu komutanı ve 121 zaferle en talihli Alman havacısı olan binbaşı Heinz - Wolfgang Schnaufer'le radyocusu Asteğmen Fritz Rumpelhardt ve mitralyözcüsü Başçavuş Wilhelm Gaensler sağ kaldılar. 52'nci Filonun Komutanı ve dünyanın tartışmasız en büyük av pilotu olan Binbaşı Erich Hartmann da savaşın sonuna yetişebildi. Kullandığı Me 109 uçağı ile kazandığı 352 zaferi başka hiç kimse elde edememişti.

Fakat bozguna hiçbir şey engel olamıyordu. Alman Hava Kuvvetleri ölüyordu. Onun can çekişmesi, cephelerin çöküşüyle atbaşı beraber gidiyordu. Savaş boyunca Almanya 113.514 uçak yapmış, bunun büyük bölümünü, 40.000'den fazlasını 1944'te, yani Müttefiklerin Alman havacılık endüstrisine yönelttikleri yıkıcı akınlar sırasında ya da o akınlar başladıktan sonra üretmişti. Beş buçuk yıl süren bu boğazlaşma sırasında Hava Kuvvetlerinin 150.000 askeri ölmüştü ve bunların 70.000'i uçucu personeldi. Birçoğu savaşın son aylarında can verdiler ve umutsuz bir çarpışmada kendilerini bile bile fedâ ettiler.

8 Kasım 1944 günü beş tane tepkili Me 262 uçağı Osnabrück yakınındaki Hesepe ile

Achmer'den havalanarak Amerikan bombardıman uçaklarının yolunu kesmeğe gitti. Bu uçaklar Nowotny Birliğindendi. Amerikan av-bombardıman uçakları her gün Alman alanlarına saldırıyorlardı. Tepkili av uçaklarının iniş kalkışlarını korumak için güçlü bir uçaksavar topçusuyla FW-190 örtüsü gerekiyordu.

Achmer'deki komuta postasına dört motorlu uçakların dönmekte oldukları bildirildi. Kendisine izin verilmemiş olmasına aldırmadan, Binbaşı Nowotny henüz iyi durumda olan son Me 262'ye atladığı gibi havalandı. Birkaç dakika sonra. «Bir düşman uçağını düşürdüm!» diye haber verdi. 23 yaşındaki bir delikanlının 258'inci hava zaferiydi bu. Fakat daha sonra verdiği haber hiç de hayra alâmet değildi:

«Reaktörlerden biri işlemiyor. İnmeğe çalışıyorum.» diyordu.

General Keller'le avcı birlikleri komutanı General Adolf Galland da dahil, Achmer komuta postasında bulunan herkes alana koştu.

Tam o sırada Nowotny'nin Me 262'sinin keskin homurtusu işitildi. Peşinden bir sürü Amerikan (Mustang)ı da olduğu halde alçaktan alana yaklaştı. Avlarının savunmasız olduğunu sezmişler, felce uğrayan uçağı sürekavında kovalanan bir hayvan gibi sıkıştırmışlardı. İnişten önceki eğriyi çizmek, intihar etmek olacaktı. Nowotny tek reaktörle düşmana karşı koyuyordu.

Şandelle tırmandı, kanadı üzerine yattı, yerin birkaç metre üzerinden uçarak var hızıyla aşağıya indi. Ve birdenbire büyük bir şim-

şek çaktı, bir patlama oldu. Uçak düşüp parçalanmıştı...

Me 262'nin havada mı, yoksa yerde mi isabet aldığını hiç kimse bilmiyecekti.

Zaten ne önemi vardı ki Havacıların en iyilerinden biri olan Walter Nowotny ölmüştü. Komuta postasının alanında herkes sessiz, yürekleri üzgündü. Savaşı yine de uzatacaklardı. Fakat kaybettiklerini biliyorlardı.

### Almanya muharebesi — Edinilen tecrübeler ve alınan dersler

1 — 1941'de Alman Hava Kuvvetleri'nin Rusya'ya karşı savaşa çok kısa bir süre katılması ve sonra elindeki bütün kuvvetlerle İngiltere üzerine yeniden akınlara başlaması öngörülmüştü. Aslında ise doğudaki savaş, gittikçe ağır fedakârlıklara yol açan korkunç bir yıpranma muharebesi hâline dönüştü. Batı'da Alman Hava Kuvvetleri çok zayıf bir durumda iken İngilizlerle Amerika'lılar 1942' den başlayarak Almanya'ya karşı hava savaşını rahat rahat hazırladılar.

2 — Alman Hava Kuvvetleri elindeki avcıların sayıca az olmalarına rağmen, düşman bombardıman uçaklarının gündüz yapacakları bütün akınları önleyebileceklerine inanıyordu. Ayrıca, geceleri bombardıman uçaklarının hedeflerini hiçbir zaman bulamıyacaklarına da inanıyordu. Ara yerde güç dengesi Müttefikler lehine gelişti. Beri yandan da seyir ve hedefe atış yöntemleri gece bombardımanlarının etkinliğini arttırdı.

3 — Alman gece avcıları gittikçe artan başarılar kazandılar; fakat Müttefik bombardıman uçaklarının aralıksız olarak gelişmesine

ayak uyduramadılar. Havadaki savunma bölmeleri yönteminde tek başına olan gece avcısı yerdeki komutanlıkla sıkı temas hâlinde bulunuyor, o da ona yol gösterip avına doğru yolluyordu. Fakat bu yöntem bombardıman uçaklarının gidiş ve dönüş yolculuklarını tek başlarına ya da geniş bir cephe üzerinde yaptıkları zaman geçerliydi ancak. Taktik değiştirerek yanaşık düzende uçmağa başladıkları andan itibaren Alman savunması da yeni bir yöntemi, kovalamaca yöntemini benimsemek zorunda kaldı. Bunda avcılar uçaklarında bulunan bir radarın yardımıyla *düşmanlarını kendilerini araştırı*yorlardı.

4 — Uyandırdıkları bütün başarı umutlarına rağmen, geniş faaliyet alanlı Alman avcı uçakları İngiliz bombardıman uçaklarının uçuş alanları üzerinde duraklıya duraklıya ve her zaman da çok güçsüz olarak faaliyet gösteriyorlardı. Oysa iniş ve kalkışlarda bu ağır bombardıman uçakları kolayca vurulabilirlerdi. Özellikle şu nedenle ki çoğu, çarpışmadan dönüşlerinde ağır hasar görmüş bulunmaktaydılar. Gerektiği anda saldırıya geçmeyerek ve ışıl ışıl aydınlatılan bu alanları esirgeyerek, Almanlar İngiliz bombardıman birliklerinin büyük ölçüde güçlenmesine yardımcı oldular.

5 — 1943 Temmuzunun sonunda Hamburg üzerine birkaç gece üstüste yapılan yıkıcı akınlar nihayet Alman Hava Kuvvetleri Komutanlığını harekete getirdi ve Almanya'daki hava savunma birlikleri, öteki cephelere karşı önceliğe benzer bir şey elde etti. Çünkü Hitler, Hava Kuvvetlerinin görevinin sa-

vunmak değil, saldırmak olduğu yolundaki düşüncesinde direniyordu. Bu inadın yol açtığı yanlış kararlar arasında, dünyanın ilk tepkili av uçağı olan Messerschmitt 262'nin başına gelenler de sayılabilir. Hitler'in emriyle bu uçağı hızlı bombardıman uçağı hâline sokmak gerekmişti.

**6** — 8'inci Amerikan Hava Ordusu'nun uçankaleleri İngilizlerin öğütlerine kulak asmayarak Almanya üzerine gündüz akınları yaptılar. Geniş faaliyet alanlı av uçakları kendilerine eşlik edene dek kayıpları ağır oldu. Almanların da 1940'ta İngiltere üzerinde yoksun bulundukları bu av uçakları, 1944'ten başlayarak, Amerika'lıların topyekûn hava egemenliğini elde etmelerini sağladılar.

**7** — İngiliz Bombardıman Birlikleri Komutanlığı amacına ulaşamadı. Bu amaç, Alman kentleri üzerine akınları çoğaltarak Almanya'yı teslim olma kararını vermeye zorlamaktı. Geçirdiği ağır sınavlara rağmen halkın morali bozulmadı ve vaktinde bağımsızlaştırılan savaş endüstrisi, bunca bombardımanlara *rağmen 1944'te üretim bakımından* yapılan bütün tahminleri aştı. Aslında Kraliyet Hava Kuvvetleri'nin gece akınları İngiltere için pahalıya oturan bir başarısızlık oldu. Bunlara adanan muazzam savaş potansiyeli savaşılan cephelerde kullanılabilirdi. İngilizlerin yaptıkları akınlar savaşı kısaltacak yerde uzattı.

**8** — En kesin sonuç Müttefik uçaklarının Normandiya çıkarması sırasında uyguladıkları taktikle, yâni gerek Alman yakıt endüstrisinin dar boğazlarına, gerekse ulaşım yollarına yapılan stratejik bombardımanlarla

elde edildi. Böylece Alman Hava Kuvvetleri'-nin elindeki kuvvetlerden çok üstün hava kuvvetlerinden yararlanan Müttefikler, Alman Kara Ordusu'nun yıkılmasını çabuklaştırdılar. Demek oluyor ki Almanya'nın bozguna uğramasında esaslı rolü oynayan, sivil halka karşı yapılan akınlar değil, başka etkenler arasında, askerî hedeflere yöneltilen saldırılar oldu. Bu da hiçbir zaman unutulmaması gereken bir derstir.

## SONSÖZ ve TEŞEKKÜR

Alman Hava Kuvvetleri'nin tarihini tek bir cilde sığdırmak çok güç iştir. Bunun bir nedeni de onun hakkında hiçbir resmî incelemeye sâhip olmayışımızdan ileri gelse gerek. Savaş döneminin ve onu izleyen evrenin bütün yanılgılarını düzeltmek için bu işi ele almak gerekiyordu.

Hava savaşının bellibaşlı harekât sahnelerinde, batıda, Rusya'da, Akdeniz'de ve Almanya üzerinde geçen bellibaşlı olayların ben, doğru, tarafsız ve objektif bir tablosunu çizmek istedim. Herşeyden önce bu tablonun hakkaniyete uygun olması gerekiyordu. Olayların hepsini muhakkak ki içine alamazdı ama benim anlattıklarım, yine de geçmiş olan başka birçok benzeri olayları canlandırmaktadırlar. Her bölümün sonunda, hava savaşının gelişimi «edinilen tecrübeler ve alınan dersler» başlığı altında, birkaç satırla özetlenmiştir ve bunlar okuyucuya ayrıntılardan bağımsız olarak genel bir fikir edinme olanağını sağlamaktadır.

Hiçbir çıkar gütmeksizin bana yardımda bulunan sayısız yardımcıların katkısı olmasaydı, bu kitabı tek başıma yazamazdım. Hepsine teşekkürlerimi sunuyorum. Bir tekinin adını anmak, kendilerini tanıtmak istemeyen bütün ötekilere karşı haksızlık etmek olacaktı. Büyük önemi olan malzeme ve belgelerle üyelerinin bildirilerine ulaşma olanağını bana sağlayan kurumlara, topluluklara ve derneklere de minnetlerimi sunuyorum. Bunların en başında Alman Hava Kuvvetle-

.ı'nin Hambur - Blankenese'deki İnceleme Grubu'nu, Stuttgart'taki Ulusal Savunma konusunda İncelemeler Çalışma Grubu'nu, Bremen'deki «Luftwaffe (Alman Hava Kuvvetleri)» Derneğini ve onlara üye olan öteki dernekleri, özellikle Alman Paraşütçüleri Federasyonu'nu, Bombardıman Pilotları Derneği ile Av Pilotları Derneği'ni - ki verdiği belgeler örnek olacak mükemmelliktedir - anmak istiyorum.

Bu ağır işi üzerine almak nezaketini gösteren Gerhard Stalling yayınevine ayrıca teşekkürlerimi sunarken, «Kristall» dergisinin müdürü ile yazı işleri kadrosunu da unutmamak gerektiğine inanıyorum. Bu incelemenin başlıca bölümlerini halka ilk kez sunarak, «Kristall» Almanya'da olduğu kadar dünyanın başka yerlerinde de çok büyük yankılar uyandırmıştır. Böylece çarpışmalara katılan yüzlerce eski havacının anlattıklarıyla elimdeki belgeleri tamamlama ve binlerce mektuptaki telkinlerden yararlanma olanağını buldum.

Alman Hava Kuvvetleri'nin savaşın son yılındaki durumunu niçin kısa bir özet halinde verdiğimi de açıklamam gerek. 1944 yılının ortasından başlayarak Alman Hava Kuvvetleri batıda ve doğuda umutsuzluk yaratan bir imkânlar yetersizliği içinde çarpıştı. Savaşın gelişimi üzerinde bu kuvvetlerin herhangi bir etkisi olduğu iddia edilemez. Tutkuların şiddeti, bir yıkılışın yakın olduğuna beslenen ve gittikçe artan inanç çoğu zaman komutanlıkta olduğu kadar birlikler arasında da acıklı sahnelerin cereyan etmesine yol açmıştır. Onun için son ayların tarihine de-

ğinmedim. Böyle yapsaydım herkesin takındığı tavır yüzünden birbirine çok karşıt anıları gözler önüne sermiş olacaktım. Bunu da istemedim. Adolf Galland'ın «Birinciler ve sonuncular» başlıklı çok güzel kitabında yaptığı gibi, birçok savaşçılar görüşlerini kendileri açıklamış bulunuyorlar zaten.

Bu kitabın 1944'te sona erişinin nedeni budur. Bozgunları suskunlukla geçiştirip yalnız zaferleri anlatmak istemedim. Alman Hava Kuvvetleri'nin sonu, daha onun başlangıcında belli olmuştu zaten. Alelâcele kurulmuş, savaşın başında birtakım aksaklıklar olmuş, en önemli görevlere uygun uçak tiplerini öngörmeğe yanaşmamıştır. Bu kitabın ilk bölümleri de bu konuda hiçbir kuşkuya yer bırakmamaktadır.

«Şu şöyle yapılsaydı...» gibilerden birtakım görüşlere kendisini kaptıran kimse, halkı aldatabilir. Ben böyle bir şeyi yaptığımı sanmıyorum. Konuşmaları gereken, varsayımlar değil olaylardır.

Bu kitap hava savaşının gelişiminin bir çeşit hikâyesidir sadece. Yazarı da ahlâksal nitelikteki her çeşit düşünceyi ileri sürmekten bile bile kaçınmıştır. Muhakkak olan bir şey vardır ki o da bir tarih olayı üzerinde yalnız duygulara dayanarak hakkaniyetli bir yargıya ulaşılamıyacağıdır. Propaganda yapılırken kahramanlığın abartılması ve savaş sonrasında savaşçı ve askerî nitelikte olan herşeye karşı gösterilen tepki - ki bugün bile birçok gazeteci bu kampanyaya katılmaktadır - aynı çizgide yer almış bulunmaktadır: Bunlar olayların gerçekliğini karanlıklaştırarak,

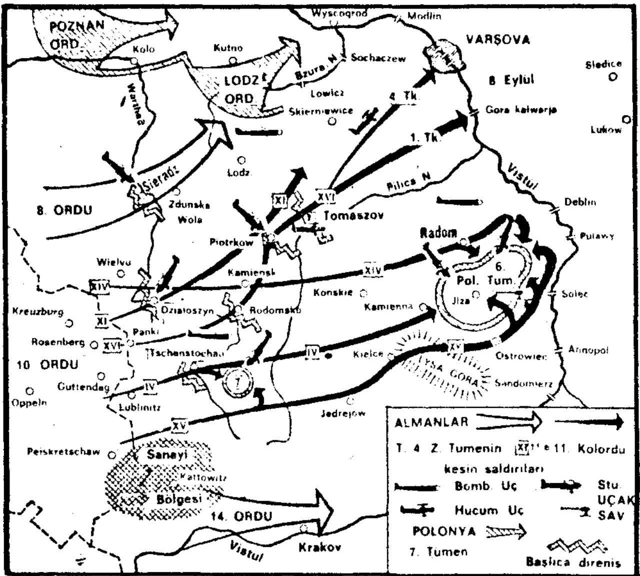
gerçeğin aranmasına yardımcı olmamaktadırlar.

Herşeyden önce gerçekten nelerin hangi koşullar altında olup bittiklerini saptamak gerektir. Ancak böyle yaptığımız zaman bağımsız bir yargıya ulaşabiliriz. Ve emin olalım ki bu yargı hiçbir zaman savaşın yüceltilmesi gibi sonuca ulaşmıyacaktır. Çünkü savaşa katılan bütün ülkeler çok acı çektiler.

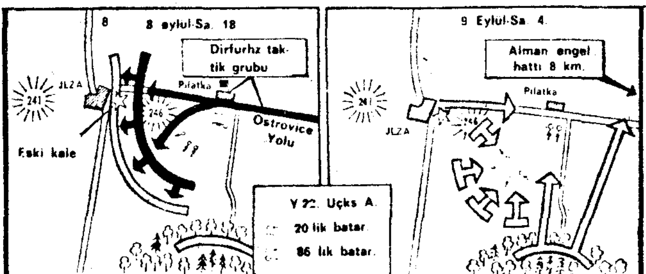
Son olarak dileğim, bu kitabın bütün insanları - aralarındaki zıtlaşmalar ne olursa olsun - dünden daha çok bugün birlikte ve barış içinde yaşamak zorunda olduklarına inandırmasıdır.

CAJUS BEKKER

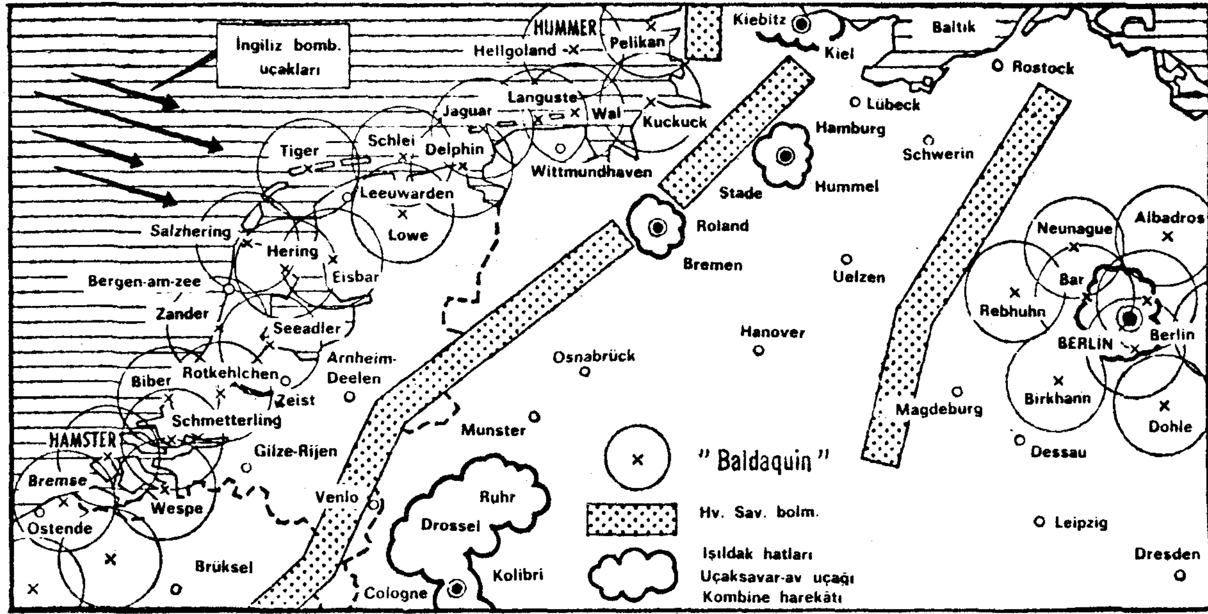
# HARİTALAR

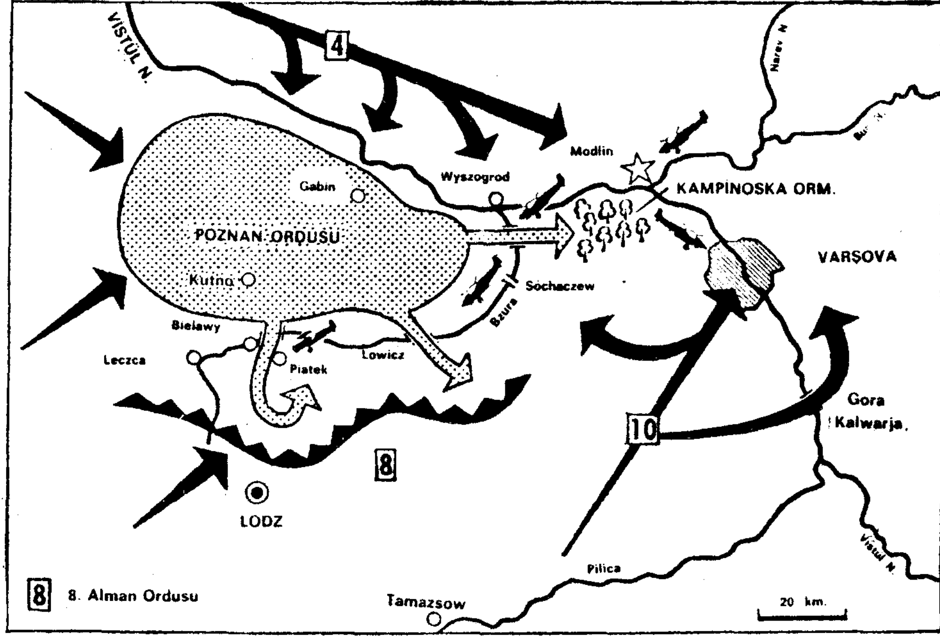

POZNAN ORD.
Kolo
Kutno
Wyscogrod
Modlin
VARŞOVA
Sochaczew
Bzura N.
LODZ ORD.
Lowicz
Skierniewice
Siedice
8 Eylül
Gora kalwarja
Lukow
Warthe
4. Tk.
1. Tk.
Lodz
Sieradz
Vistul
Pilica N.
8. ORDU
Zdunska Wola
XI
XVI
Tomaszov
Deblin
Pulawy
Radom
Piotrkow
Wielvu
Kamiensk
XIV
6. Pol. Tum.
Konskie
Jlza
Solec
Kreuzburg
Dzialoszyn
Radomsko
Kamienna
Panki
Rosenberg
Tschenstochau
IV
Kielce
XV
Ostrowiec
Annopol
10 ORDU
Guttendag
LYSA GORA
Sandomierz
Oppeln
Lublinitz
Jedrejow
Peiskretschaw
Saneyi
Kattowitz
Bolgesi
14. ORDU
Vistul
Krakov
ALMANLAR
T. 4 Z. Tumenin
11. Kolordu
kesin saldırıları
Bomb. Uç
Stu.
Hucum Uç
UÇAK SAV
POLONYA
7. Tumen
Başlıca direnis

1

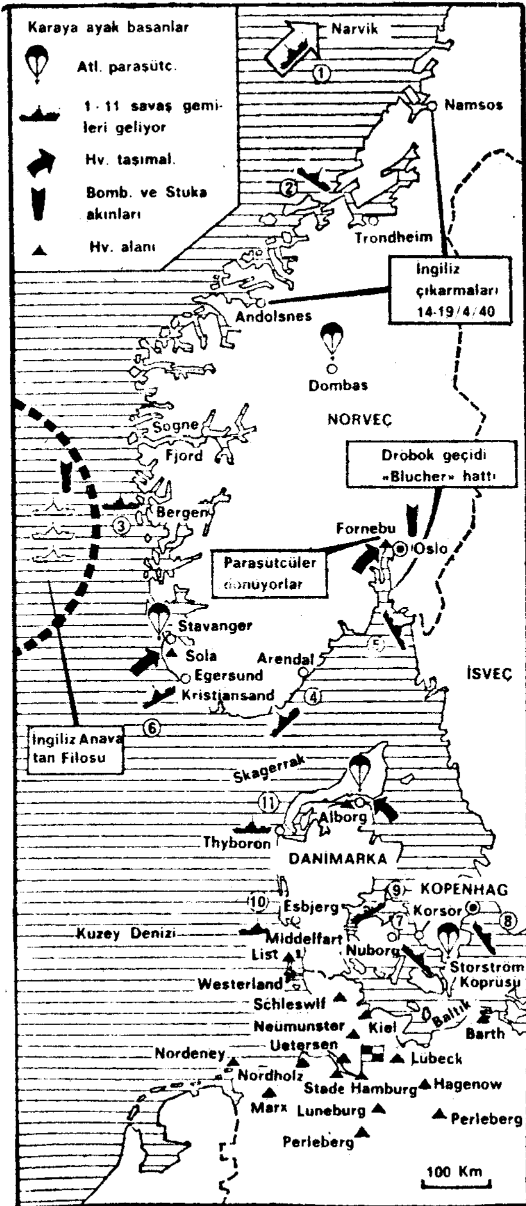

8
8 eylul-Sa. 18
Dirfurhz tak-tik grubu
JLZA
241
Pilatka
246
Ostrovice Yolu
Eski kale
9 Eylül-Sa. 4.
Alman engel hattı 8 km.
Pilatka
JLZA
Y 22. Uçks A.
20 lik batar.
86 lık batar.

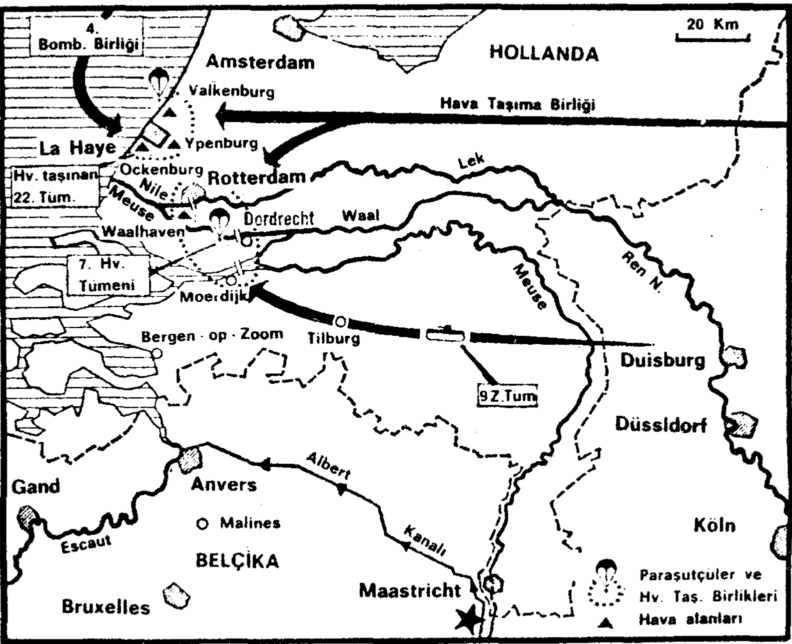
2


İngiliz bomb. uçakları
HUMMER
Heligoland
Pelikan
Kiebitz
Kiel
Baltık
Rostock
Lübeck
Languste
Jaguar
Wal
Kuckuck
Hamburg
Schwerin
Tiger
Schlei
Delphin
Wittmundhaven
Stade
Hummel
Leeuwarden
Salzhering
Lowe
Roland
Hering
Eisbar
Bremen
Uelzen
Bergen-am-zee
Zander
Seeadler
Hanover
Arnheim-Deelen
Osnabrück
Biber
Rotkehlchen
Zeist
Schmetterling
HAMSTER
Gilze-Rijen
Munster
Magdeburg
Bremse
Wespe
Venlo
Ruhr
Drossel
Ostende
Brüksel
Kolibri
Cologne
Neunague
Albadros
Bar
Rebhuhn
BERLIN
Berlin
Birkhahn
Dohle
Dessau
Leipzig
Dresden
" Baldaquin "
Hv. Sav. bolm.
Işıldak hatları
Uçaksavar-av uçağı
Kombine harekâtı

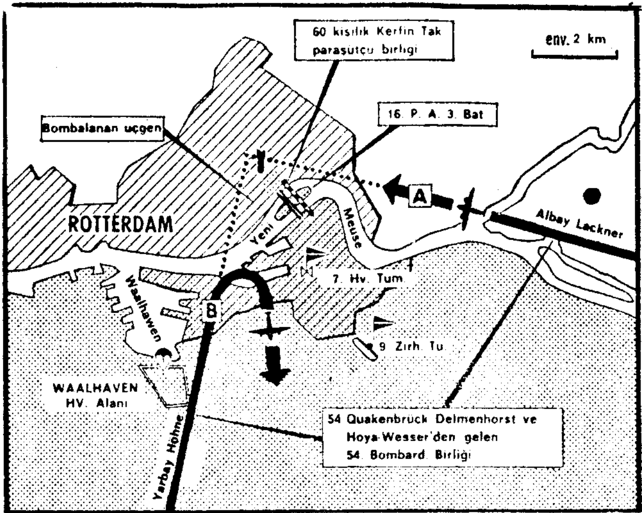

VİSTÜL N.
4
Modlin
Wyszogrod
Gabin
KAMPİNOSKA ORM.
POZNAN ORDUSU
Kutno
Sochaczew
Bzura
VARŞOVA
Bielawy
Leczca
Piatek
Lowicz
Gora
Kalwarja.
10
8
LODZ
Narev N
Vistul N
Pilica
8
8. Alman Ordusu
Tamazsow
20 km.

4

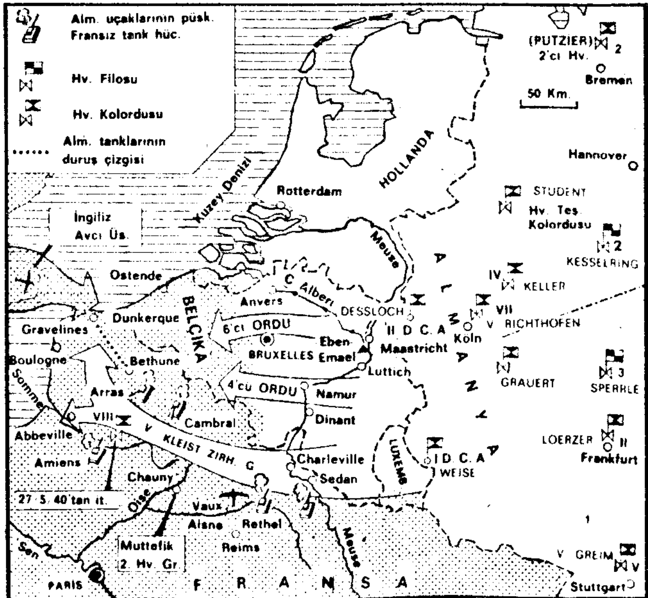

Karaya ayak basanlar
Atl. paraşütc.
1 - 11 savaş gemileri geliyor
Hv. taşımal.
Bomb. ve Stuka akınları
Hv. alanı
Narvik
Namsos
Trondheim
İngiliz çıkarmaları 14-19/4/40
Andolsnes
Dombas
NORVEÇ
Sogne Fjord
Drobok geçidi «Blucher» hattı
Bergen
Fornebu
Oslo
Paraşütcüler dönüyorlar
Stavanger
Sola
Arendal
Egersund
Kristiansand
İSVEÇ
İngiliz Anavatan Filosu
Skagerrak
Alborg
Thyboron
DANİMARKA
KOPENHAG
Esbjerg
Korsör
Kuzey Denizi
Middelfart
List
Nuborg
Storström Köprüsü
Westerland
Schleswif
Baltık
Barth
Neümunster
Kiel
Uetersen
Nordeney
Lübeck
Nordholz
Stade
Hamburg
Hagenow
Marx
Luneburg
Perleberg
Perleberg
100 Km



4. Bomb. Birliği
Amsterdam
HOLLANDA
20 Km
Valkenburg
Hava Taşıma Birliği
La Haye
Ypenburg
Hv. taşınan 22. Tüm.
Ockenburg
Rotterdam
Lek
Nile
Meuse
Dordrecht
Waal
Waalhaven
7. Hv. Tümeni
Moerdijk
Meuse
Ren N.
Bergen - op - Zoom
Tilburg
Duisburg
9 Z.Tüm
Düssldorf
Albert
Gand
Anvers
O Malines
Escaut
Kanalı
Köln
BELÇİKA
Maastricht
Bruxelles
Paraşutçüler ve
Hv. Taş. Birlikleri
Hava alanları

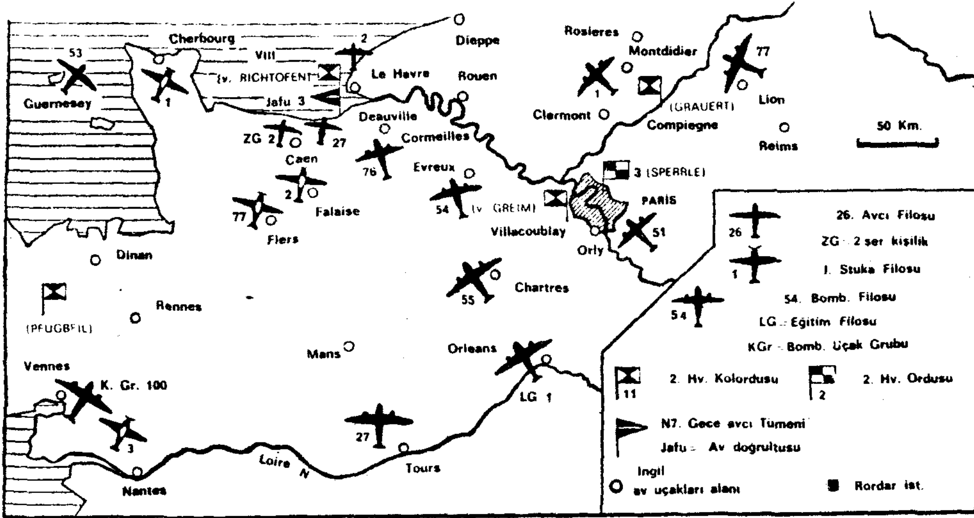

60 kişilik Kerfin Tak paraşütçü birliği
env. 2 km
Bombalanan uçgen
16. P. A. 3. Bat
A
ROTTERDAM
Yeni
Meuse
Albay Lackner
7. Hv. Tum.
B
Waalhaven
9. Zırh. Tu.
WAALHAVEN HV. Alanı
54 Quakenbrück Delmenhorst ve Hoya-Wesser'den gelen 54. Bombard. Birliği
Yarbay Höhne

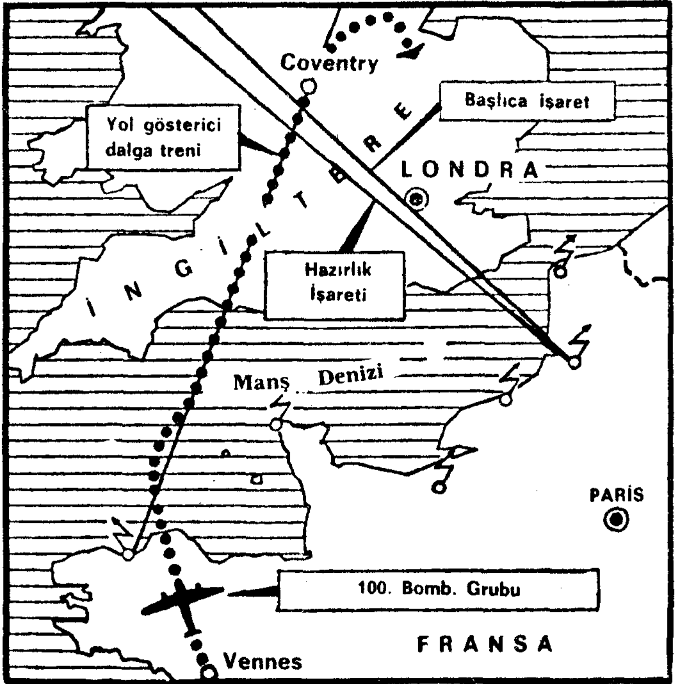
7


Alm. uçaklarının püsk. Fransız tank hüc.
Hv. Filosu
Hv. Kolordusu
Alm. tanklarının duruş çizgisi
(PUTZIER) 2
2'ci Hv.
Bremen
50 Km.
HOLLANDA
Kuzey Denizi
Rotterdam
Hannover
STUDENT
Hv. Tes. Kolordusu
2
KESSELRING
İngiliz Avcı Üs.
Meuse
Ostende
C. Albert
IV
KELLER
VII
V. RICHTHOFEN
Anvers
DESSLOCH
Gravelines
Dunkerque
BELÇİKA
6'cı ORDU
II. D. C. A.
Köln
Eben-Emael
BRUXELLES
Maastricht
Boulogne
Bethune
Luttich
GRAUERT
3
SPERRLE
4'cü ORDU
Somme
Arras
Namur
VIII
Cambrai
Dinant
Abbeville
V. KLEIST ZIRH. G.
LOERZER
II
Amiens
Charleville
I. D. C. A.
WEISE
Frankfurt
Chauny
Sedan
LUXEMB.
27. 5. 40'tan it.
Oise
Vaux
Aisne
Rethel
Meuse
Muttefik 2. Hv. Gr.
Reims
Sen
V. GREIM
V
PARIS
F R A N S A
Stuttgart

8

13. Grup
Hull
Kirton-in-Linsdey
Sheffield
Digby
Watnall
12. Grup
BÜYÜK BRİTANYA
Çoltishall
Norwich
Birmingham
Wittering
Coventry
Komuta Grubu
Cambridge
Oxford
Depden
Martlesdam
Gloucester
11. Grup (Park)
Gloucester
N Weald
Harwich
Thames.
Filton
Uxbridge
Hornchurch
Rochford
10. Grup
Gravesend
Bristol
Box
LONDRA
Detling
Manston
Middle-Wallop
Croydon
Douvres
Kenley
Hawkinge
Lympne
Jafu 2
Biggin-Hill
Calais
3
Rye
Wissant
Portsmouth
Warmwell
26
Pevensey
Westhampnett
51
52
Wight
Tangmere
54
Ventor
ZG 26
ZG 76
MANŞ DENİZİ
Abbeville
Arras
KUZEY DENİZİ
NORVEÇ
26
5 (STUMPFF)
1-ZG-76
30
X (GEISLER)
Alman avcı uçaklarının faaliyet alanı
HOLLANDA
Amsterdam
4
N. 7
Zeist
Roterdam
N. 71
9 (COELER)
Eindhoven
Anvers
(LOERZER)
Ostende
Gand
3
St. Trond
BRÜKSEL
Lille
2 (KESSELRING)
53
210
BELÇİKA
Denain
Cambrai
2


Cherbourg
53
VIII
(v. RICHTOFEN)
Jafu 3
Guernesey
2
Le Havre
Dieppe
Rouen
Deauville
Cormeilles
ZG 2
27
Caen
76
Evreux
2
Falaise
77
Flers
54
(v. GREIM)
Villacoublay
Orly
PARİS
51
3 (SPERRLE)
Rosieres
Montdidier
1
Clermont
(GRAUERT)
Compiegne
77
Lion
Reims
50 Km.
Dinan
Rennes
(PFUGBFIL)
Mans
55
Chartres
Orleans
LG 1
Vennes
K. Gr. 100
3
27
Loire N
Tours
Nantes
26
26. Avcı Filosu
ZG : 2 ser kişilik
1
1. Stuka Filosu
54
54. Bomb. Filosu
LG : Eğitim Filosu
KGr : Bomb. Uçak Grubu
11
2. Hv. Kolordusu
2
2. Hv. Ordusu
N7. Gece avcı Tumeni
Jafu : Av doğrultusu
İngil
av uçakları alanı
Rordar ist.


Coventry
Başlıca işaret
Yol gösterici dalga treni
LONDRA
İNGİLTERE
Hazırlık İşareti
Manş Denizi
PARİS
100. Bomb. Grubu
FRANSA
Vennes

100 Km.

Dadion

Topolia

Tanagra

Tatoi

Ege Denizi

Eleusis

Megara

ATİNA

Korintos

Pire

Mikene

Argos

Nauplion

PELOPONES

YUNANİSTAN

Molai

MILOS

Dz. yoluyla alınan ikmal-iaşesi

Matapan burnu

KITERA

İngiliz filosu

Antikitera boğ.

Suda'nın denize döküldüğü nokta

Suda

Malemes

Rethymnon

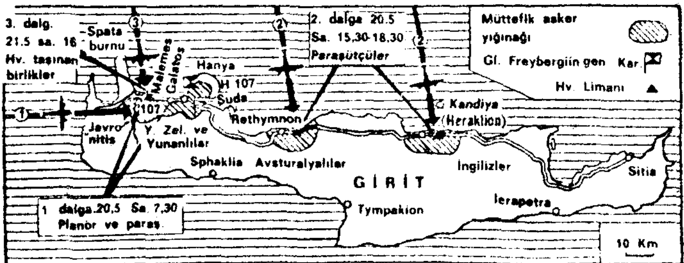
Kandiya

Kasos Boğazı

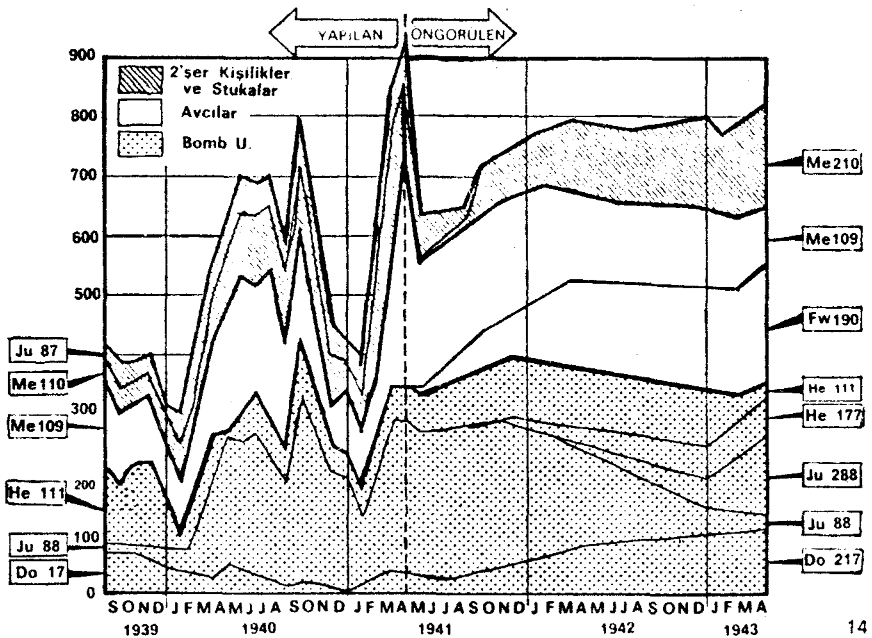
GİRİT

493 Ju. 52
1. dalga

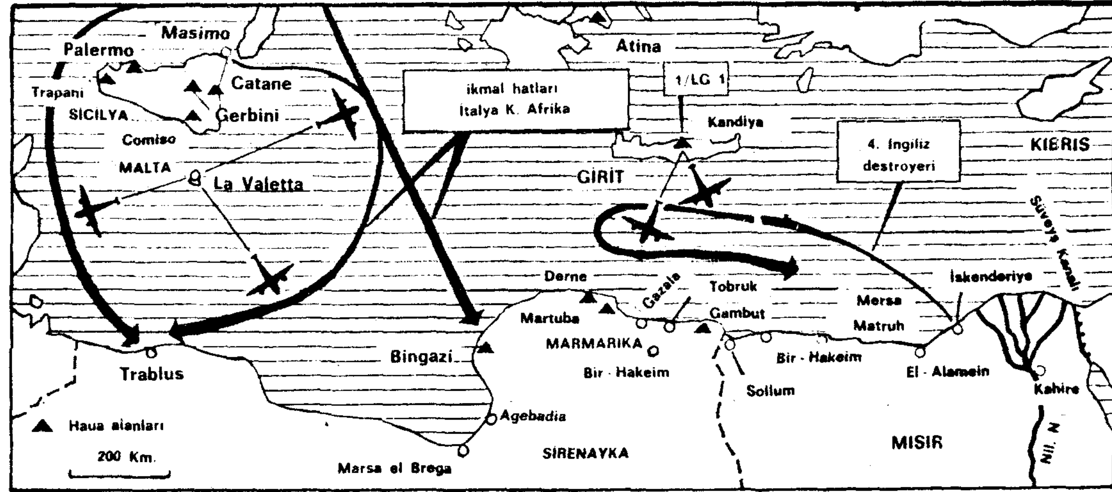
12

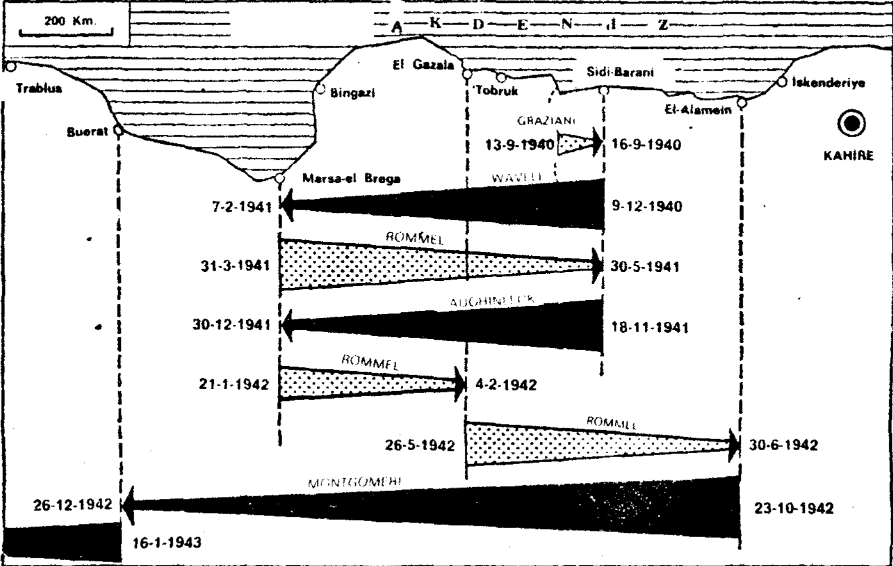



13

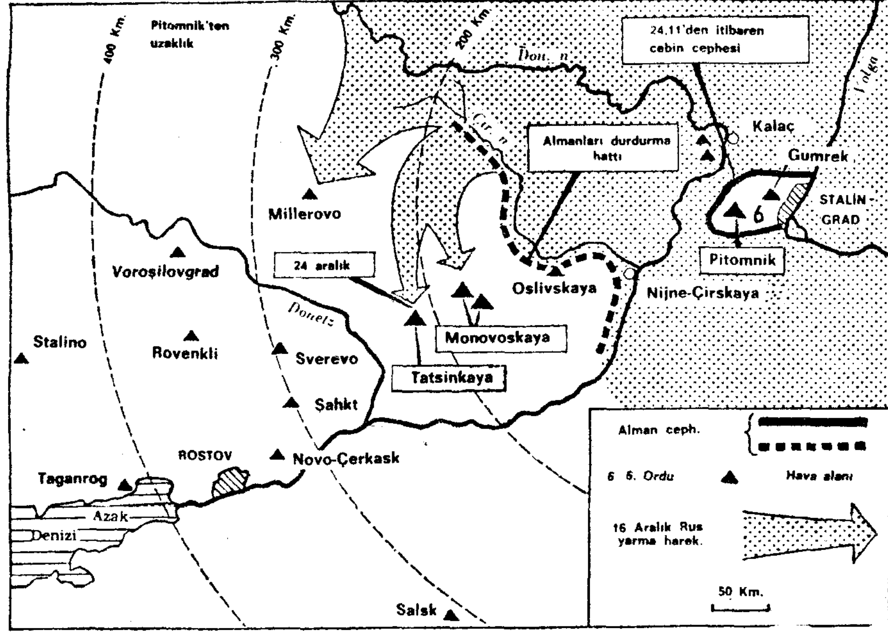

YAPILAN
ÖNGÖRÜLEN
2'şer Kişilikler ve Stukalar
Avcılar
Bomb U.
900
800
700
600
500
300
200
100
0
Ju 87
Me 110
Me 109
He 111
Ju 88
Do 17
Me 210
Me 109
Fw 190
He 111
He 177
Ju 288
Ju 88
Do 217
S O N D J F M A M J J A S O N D J F M A M J J A S O N D J F M A M J J A S O N D J F M A
1939
1940
1941
1942
1943

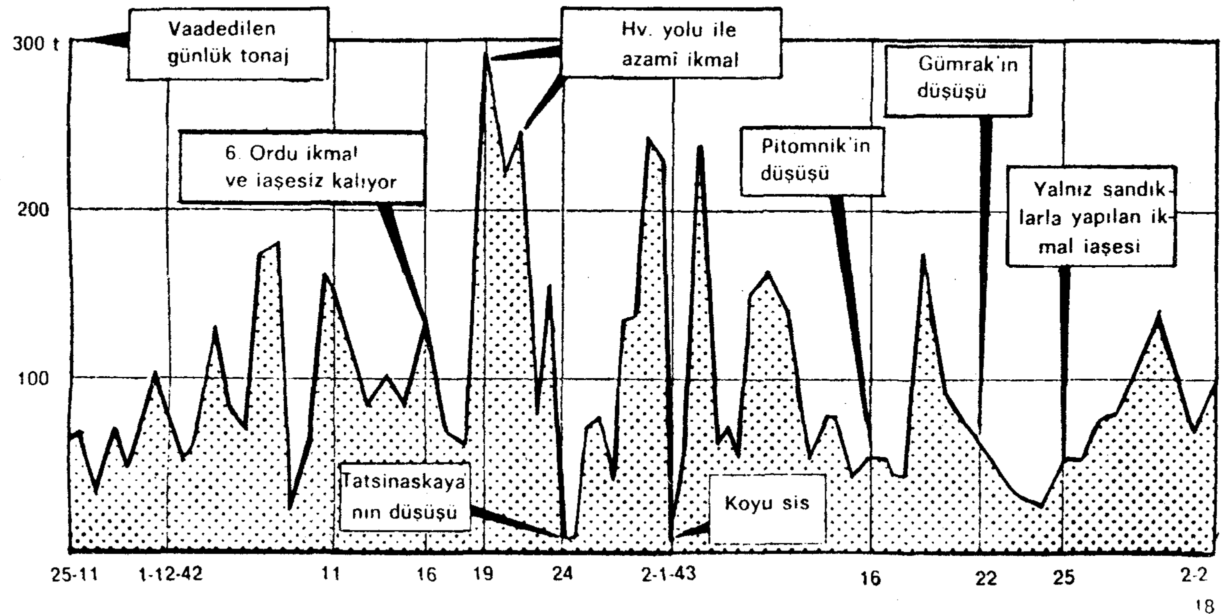
14


Palermo
Masimo
Trapani
SICILYA
Catane
Gerbini
Comiso
MALTA
La Valetta
ikmal hatları
İtalya K. Afrika
Atina
1/LG 1
Kandiya
4. İngiliz
destroyeri
KIBRIS
GİRİT
Süveyş Kanalı
Derne
Gazala
Tobruk
Martuba
Gambut
Mersa
Matruh
İskenderiye
MARMARİKA
Bingazi
Trablus
Bir - Hakeim
Bir - Hakeim
El - Alamein
Sollum
Kahire
Agebadia
Haua alanları
200 Km.
SİRENAYKA
MISIR
Marsa el Brega
Nil. N



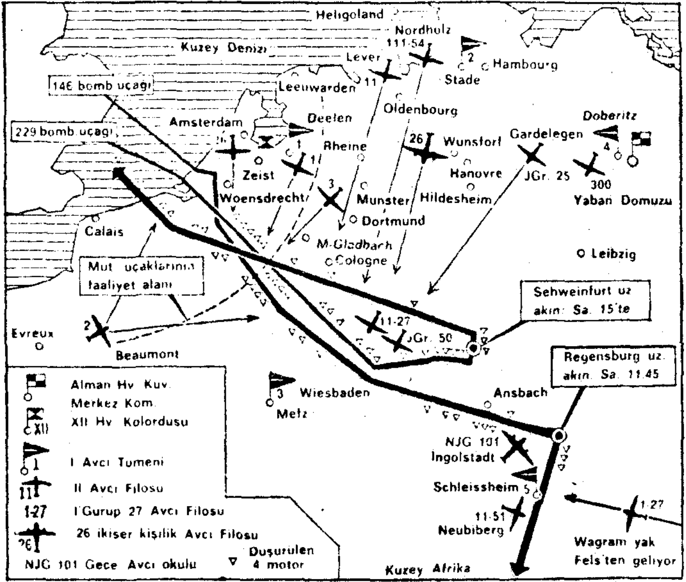
200 Km.
A—K—D—E—N—İ—Z
Trablus
Buerat
Bingazi
Marsa-el Brega
El Gazala
Tobruk
Sidi-Barani
El-Alamein
İskenderiye
KAHİRE
GRAZIANI
13-9-1940
16-9-1940
WAVELL
7-2-1941
9-12-1940
ROMMEL
31-3-1941
30-5-1941
AUCHINLECK
30-12-1941
18-11-1941
ROMMEL
21-1-1942
4-2-1942
ROMMEL
26-5-1942
30-6-1942
MONTGOMERI
26-12-1942
23-10-1942
16-1-1943


Pitomnik'ten uzaklık
400 Km.
300 Km.
200 Km.
24.11'den itibaren cebin cephesi
Don. n
Çir. n
Almanları durdurma hattı
Kalaç
Gumrek
STALİN-GRAD
Volga
Millerovo
24 aralık
Voroşilovgrad
Donetz
Oslivskaya
Nijne-Çirskaya
Pitomnik
Monovoskaya
Tatsinkaya
Stalino
Rovenkli
Sverevo
Şahkt
ROSTOV
Novo-Çerkask
Taganrog
Azak Denizi
Salsk
Alman ceph.
6 6. Ordu
Hava alanı
16 Aralık Rus yarma harek.
50 Km.



300 t
200
100
Vaadedilen günlük tonaj
6. Ordu ikmal ve iaşesiz kalıyor
Hv. yolu ile azamî ikmal
Pitomnik'in düşüşü
Gümrak'ın düşüşü
Yalnız sandık-larla yapılan ik-mal iaşesi
Tatsinaskaya'nın düşüşü
Koyu sis
25-11
1-12-42
11
16
19
24
2-1-43
16
22
25
2-2


18



Heligoland
Nordholz
111-54
Kuzey Denizi
Lever
2
Hambourg
Stade
146 bomb uçağı
Leeuwarden
11
Oldenbourg
Amsterdam
Deelen
Doberitz
229 bomb uçağı
1
Rheine
26
Wunstorf
Gardelegen
4
Zeist
Hanovre
JGr. 25
300
Woensdrecht
3
Munster
Hildesheim
Yaban Domuzu
Calais
Dortmund
M-Gladbach
Leibzig
Cologne
Mut uçaklarının faaliyet alanı
Sehweinfurt uz akın: Sa. 15'te
Evreux
2
11-27
JGr. 50
Beaumont
Regensburg uz akın Sa. 11.45
Alman Hv. Kuv. Merkez Kom.
XII Hv. Kolordusu
3
Wiesbaden
Ansbach
Metz
NJG 101
İngolstadt
I Avcı Tumeni
Schleissheim
5
II Avcı Filosu
1-27
I Gurup 27 Avcı Filosu
11-51
Neubiberg
26 ikiser kişilik Avcı Filosu
Wagram yak
Fels'ten geliyor
NJG 101 Gece Avcı okulu
Duşurulen 4 motor
Kuzey Afrika



(General Ernst Udet ile profesör Willy Messerschmitt.



**Ünlü üç Alman avcı pilotu: Solda yukarıda: Werner Mölders.**

**Solda aşağıda: Adolf Galland.**



**Sağda: Hans - Joachim Marseille.**

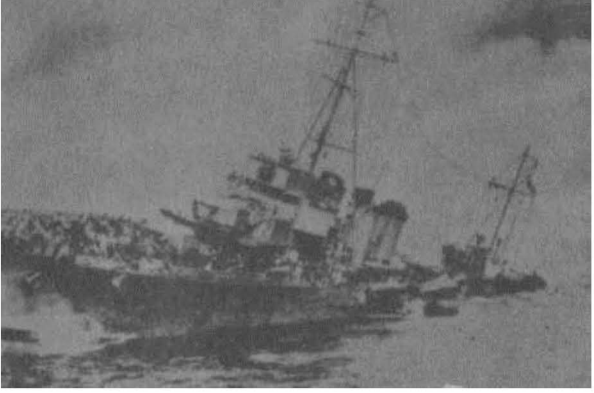




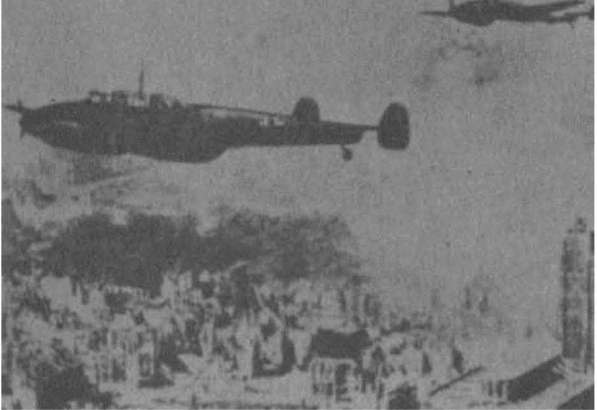
493 adet JU 52 nakliye uçağı 20 Mayıs 1941 sabahının erken saatlerinde Ege üzerinden Girit Adası'na uçtu.



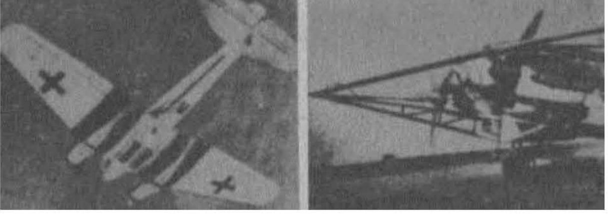
Paraşütçüler Girit'te ağır zayiata uğradılar.



Alman Hava Kuvvetleri, yaptığı amansız akınlarla Müttefiklerin Dunkerque'den tahliyesini ikibuçuk gün engelleyebilmişti. Bu arada Fransız zırhlısı « Bourrasque» de battı.



Me 110 Dunkerque üzerinde uçuyor.



Bomba kapakları açık bir He 111 ile balonlara karşı bir koruyucu ile teçhiz edilmiş bir KG 54.



Alman Hava Kuvvetleri 7 Eylül 1940'dan itibaren hedefini Londra olarak değiştirdi. Resimde Thames Nehri kıyılarındaki doklar üzerinde uçuşa geçmiş bir Alman uçağı görülmektedir.

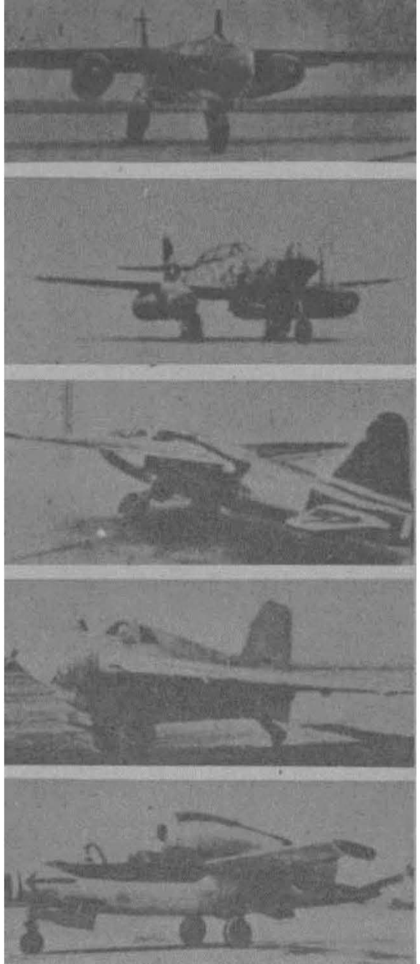
İlk Jet bombardıman uçağı 234 B Arado, 1944 yılı sonlarına doğru kullanıldı.

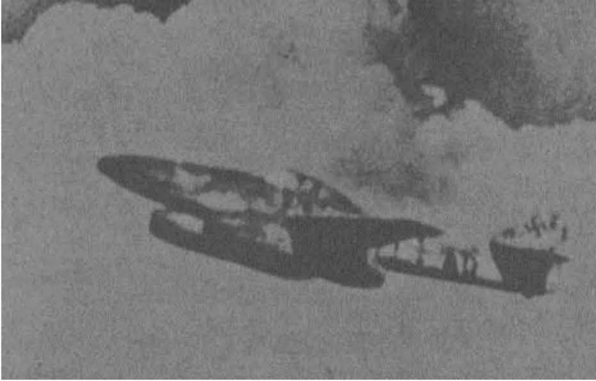
Gece teçhizatlı (yedek depo ve SN 2 anteni) Me 262 uçağı.

He 178 uçağı 27 Ağustos 1939 da, yâni Savaş başlamadan. dünyanın ilk Jet uçağı olarak yapıldı.

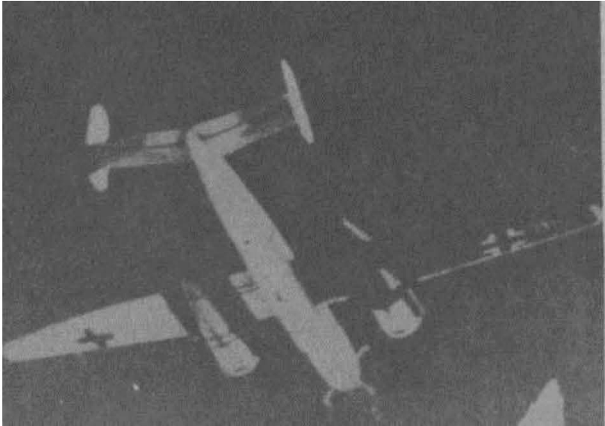
Me 162 roketli avcı uçağı.

He 162 «Volksjager» kısa bir sürede geliştirildi ama düşmana karşı kullanılamadı.

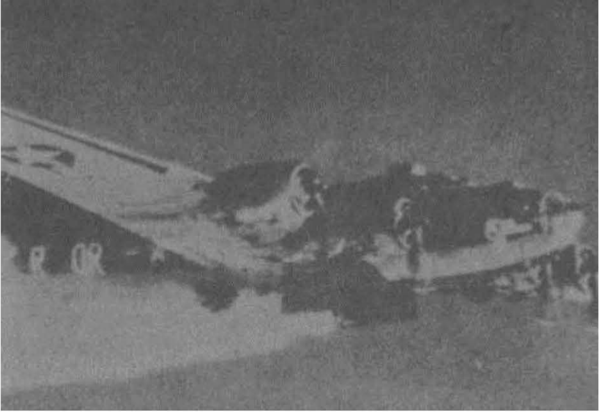




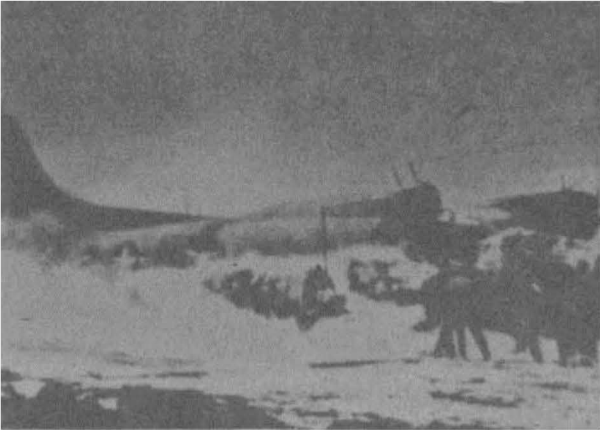
Me 262 (41) Alman Jet uçağının uçuş sırasında çekilmiş nâdir resimlerinden biri.



Özel olarak gece uçuşları için geliştirilmiş He 179 lar cepheye geç çıktılar.



B 17 Uçan Kale'leri (resimde bomba kapakları açık)
Almanya'ya ağır zararlar verdiler.

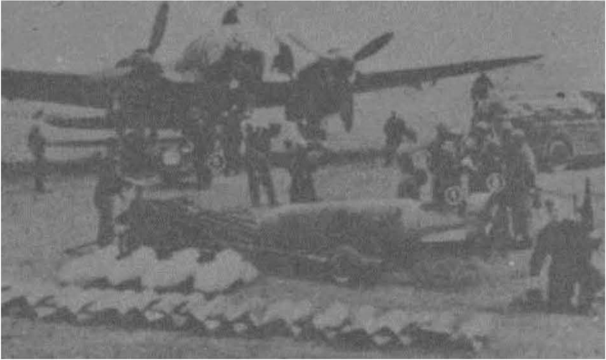


Ancak, bu Uçan Kaleler dönüş yolunda çok zayiat verdi.
Almanlar bunları kolayca düşürdüler.



Danimarka ile Norveç'in işgali sırasında Alman Hava

Kuvvetleri, ilk defa paraşütçü birliklerini düşman hatlarının gerilerine indirerek köprü ve hava alanla- rını ele geçirdi.



İki motorlu He 111'ler (resimde H-16 tipi). Alman Hava Kuvvetlerinin standart bombardıman uçakları.



Alman Havacıları. Doğu Cephesi'nde yer savaşlarına da katıldılar. Hs 129 B'ler gövdelerine yerleştirilmiş 3 cm.'lik toplarla iyi işler başardılar.



Bir grup JU 87. uçuşta.



Alman ağır avcıları Me 110'lar (resimde Ju 87 refakat uçuşunda). Polonya semalarında üstünlüklerini

sürdürüyorlardı. İngiltere'de ise durum başka oldu.



PZI. 11c tipi Polonya avcı uçakları. Varşova üzerinde

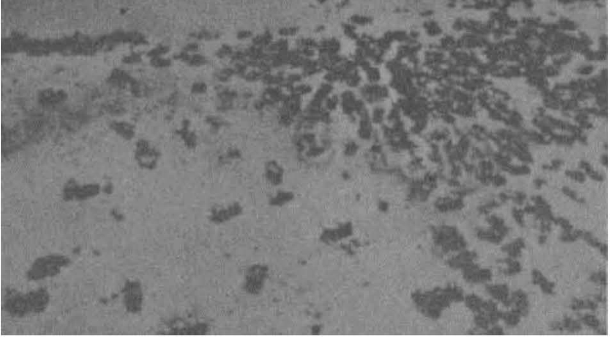
üstün Alman Hava Kuvvetleri ile çarpışmaya başladılar.



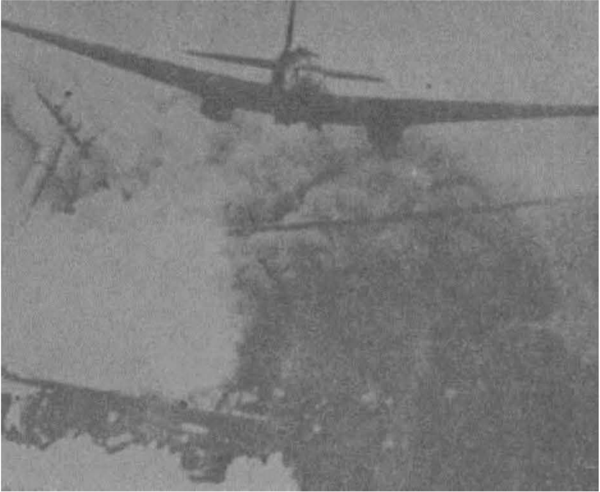
Almanlar yolcu uçaklarından da yararlandılar. FW 200 uçakları. Hava Kuvvetleri'ne haberci olarak kullanıldı.



JU 88 KG 30 tipi bir Alman uçağı Müttefiklere ait bir konvoydaki taşıt gemisine saldırıyor.



Stuka'lar Wjasma'da bir köprüyü yıktıktan sonra, nehri geçmekte olan gemilere saldırdılar.



1941 yılı yazında He 111'ler bir petrol rafinerisine pike yaparak burayı kullanılmaz bir duruma getiriyorlar.



**20.000 tane imal edilen FW 190 avcı uçakları değişik *amaçlar için kullandılar.***

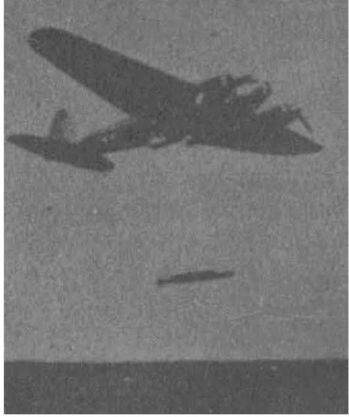


**Bomba yeri etkili küçük bombalarla dolu bir FW 190**



**Bir kişilik Me 109 Messers-chmitt avcı uçağı**

**«Löwengeschwader» KG 26 uçakları torpidolarla donatıldı ve Kuzey Denizi'ndeki konvoylara ve refakatçılarına saldırdı.**



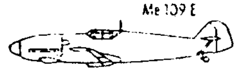


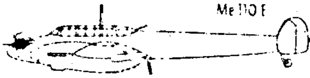
Sahil korumu birlikleri He. 115 lerle torpido saldırıla rı yaptılar.

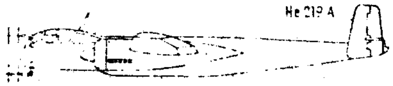


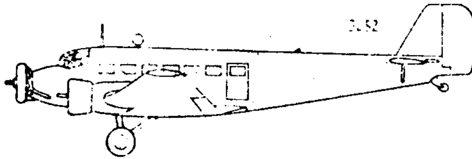
BV. 133 tipi deniz uçakları genellikle keşif uçağı olarak kullanıldı.

*İkinci Dünya Savaşı'ndaki önemli uçak tipleri.*

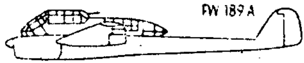


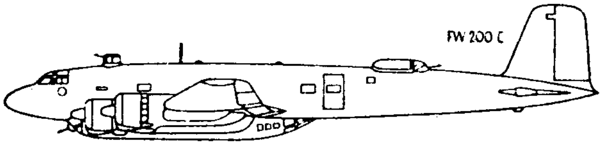



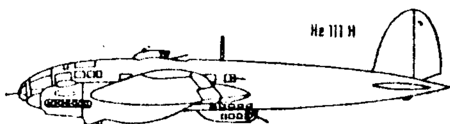


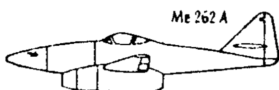


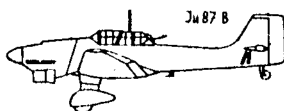


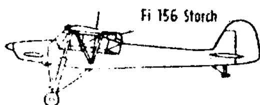


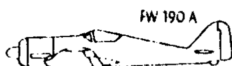

He 111 H

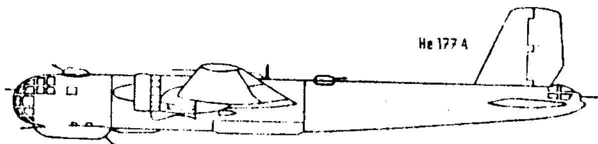

Ju 88 A

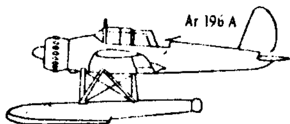

Me 262 A

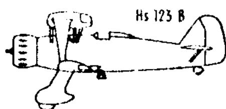

Ju 87 B


Fi 156 Storch

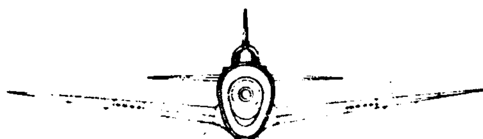

FW 190 A


He 177 A

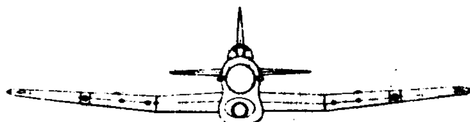

Ar 196 A

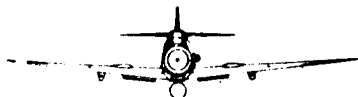

Hs 123 B

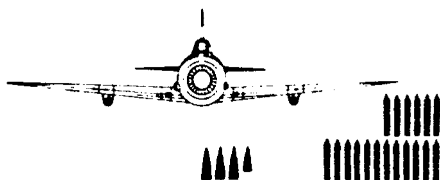


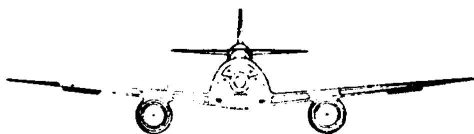










Almanlar 26 Ağustos 1939 sabahı saat 4,30'da «Ostmark üzerinde uçuş» parolasıyla Polonya'ya saldırıya geçtiler. Bu, bir Yıldırım Savaşı idi. Yerde Zırhlı birlikler ve gökte pike bombardıman uçakları, Alman Yıldırım Savaşı'nın bel kemiğini teşkil ediyordu.

Almanlar, can kayıbı olmaması için Polonya'lılardan karşılık vermeden teslim olmalarını istediler. Fakat bu, kabul edilmeyince çok kanlı savaşlar oldu ve Polonya dört haftada yıkıldı.

Nazi Almanya'sı Polonya'dan sonra yine Yıldırım Harekâtiyle Danimarka ve Norveç'i işgal etti. Müttefikler de Narvik, Trondheim, Bergen ve Stavanger'e asker çıkarmaya karar vermişler fakat geç kalmışlardı. Almanlar onlardan birkaç saat önce bu işi yapmışlardı.

O yılın ilkbaharında Batıya yönelen Naziler Belçika, Fransa ve İngiltere'yi havadan ablukaya almaya başladılar. Bu arada, kısa bir saldırı ile Hollanda da alınıvermişti.

Almanlar Fransa'yı da yere serdikten sonra bütün kuvvetleriyle İngiltere'ye yüklenmeye başladılar. Arkasından da Balkanlar, Kuzey Afrika, derken Rusya topraklarında savaşmaya başladılar.

Ancak, Alman ordusu ikmal merkezlerinden uzaklaşınca, çeşitli nedenlerle hava hâkimiyetini de kaybedince durum aleyhlerine döndü. Artık Almanlar karada, havada ve denizde üst üste yenilgilere uğradılar ve İkinci Dünya Savaşını'da kaybettiler.

Alman Hava Kuvvetleri'nin İkinci Dünya Savaşı boyunca mücadelesini yansıtan bu kitap aynı zamanda belge vasfında bir günlüktür.

Öz Ofset Matbaacılık A.Ş.

350 TL.